ov bureau groningen drenthe

memo

onderwerp Ontwerp hoofdlijnen busdienstregeling Groningen Drenthe 2020
datum Woensdag 8 mei 2019

Op 26 april jl. heeft het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe bijgaand ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2020 goedgekeurd.

Reizigers, inwoners, overheden, consumentenorganisaties en andere belanghebbenden kunnen vanaf nu meedenken over de voorgestelde aanpassingen en hun reactie geven. Dat kan t/m vrijdag 14 juni 2019 schriftelijk per post (Postbus 189, 9400 AD Assen) of per e-mail (info@ovbureau.nl). Mede op basis van de ontvangen reacties zal aan het bestuur begin juli de definitieve hoofdlijnen dienstregeling 2020 ter goedkeuring worden voorgelegd.

Startdatum van dienstregeling 2020 is zondag 15 december 2019.

Inhoud memo
Op de volgende pagina's zijn de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2020 opgenomen.

Onderdeel	Vanaf pagina
Uitgangspunten	2
Overzicht	6
Algemeen	7
Stad Groningen	10
Groningen-West	13
Groningen-Noord	15
Groningen-Zuidoost	20
Noord-Drenthe	24
Zuidoost-Drenthe	27
Zuidwest-Drenthe	29
Bijlage 1 Basisnetwerk OV	34
Bijlage 2 Naamgeving knooppunten	35

Uitgangspunten

Onderstaand zijn ter informatie de uitgangspunten voor dienstregeling 2020 opgenomen.

Projectdoel

Een dienstregeling op straat die voldoet aan de visie en uitgangspunten die daarvoor zijn gesteld en voldoet aan hetgeen voorkomt uit het bestek en offerte concessie GD2020.

Doelstelling

- Aantal reizigerskilometers: 4 procent groei t.o.v. 2018
- Klanttevredenheidsscore: minimaal een 7,5
- Gebiedsdekkendheid vervoeraanbod: 100 procent (samen met de hubtaxi) 7 tot 24 uur
- Kostendekkendheid vervoeraanbod: 50 procent
- CO2-uitstoot per reizigerskilometer: 90% daling t.o.v. 2018 (11,5 gram per reizigerskilometer)

Ontwikkelrichting

- Qliner en Q-link lijnen die samen met het spoornetwerk in Noord Nederland een **hoogwaardig OV-netwerk** (HOV) vormen. Dit HOV heeft zodanige productkenmerken dat het een serieus alternatief vormt voor veel autoritten. Hier hoort een kwaliteitsniveau bij dat ook ruimtelijk structurerend werkt. Het HOV heeft vastliggende routes, hoogwaardig materieel, hoge frequentie, goede en betrouwbare doorstroming, actuele en dynamische reisinformatie. Het busgedeelte van het HOV-netwerk is met name gericht op en binnen de steden Groningen, Assen en Emmen en tussen de grotere kernen in het gebied.

- Buslijndiensten die samen met het HOV-net een **basisnet voor het hele gebied** vormen zoals vastgelegd in de omgevingsvisies door de provincies Groningen en Drenthe (zie bijlage 1). Bij de vormgeving van de specifieke basislijnen zijn de bestaande ruimtelijke inrichting en de vervoervraag in het gebied richtinggevend. Het basisnet biedt een goede productkwaliteit, bijvoorbeeld met wifi en airco in alle bussen. De basislijnen zijn vastgelegd in de omgevingsplannen als gegarandeerde verbindingen zonder dat de exacte routes structureel zijn vastgelegd, zoals dat wel in het HOV-net is gebeurd. In frequentie en capaciteitszin zijn de .buslijndiensten in het basisnet vraagvolgend.

- **Aanvullend Vervoer** dat aanvullend op het basisnet een sociale rol in het gebied vervult, gericht op het bedienen van een restvraag, voor wie geen alternatief heeft. Vormgeving, frequentie, capaciteit, ontwerpkwaliteit, en tarieven dienen hierop aangepast te zijn. Het aanvullend openbaar vervoer bestaat uit lijnen met een beperkte dienstregeling met grote en/of kleine bussen. Daarnaast bestaat dit uit aanvullend collectief vervoer, niet zijnde openbaar vervoer. Dat krijgt vorm vanuit deelname van het OV-bureau aan Publiek Vervoer. Hieronder vallen de hubtaxi en de faciliteiten die worden verleend aan lokale projecten zoals buurtbussen en stadsvervoer.

Uitgangspunten top 3

- **Nieuwe concessie:** voldoen aan hetgeen voortkomt uit bestek en offerte concessie GD2020 in dienstregeling 2020.
- **Doorontwikkelen:** dienstregeling 2020 voor zo veel mogelijk reizigers mooier, eenvoudiger en beter maken.
- **Uitvoerbaarheid:** Het overeind houden van een goed uitvoeringsniveau in termen van betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer bij toenemende drukte richting de stedelijke gebieden (met name Groningen en Emmen) en bij grootschalige werkzaamheden, zoals in de stad Groningen de Aanpak Ring Zuid, Spoorzone en Bussen over Oost.

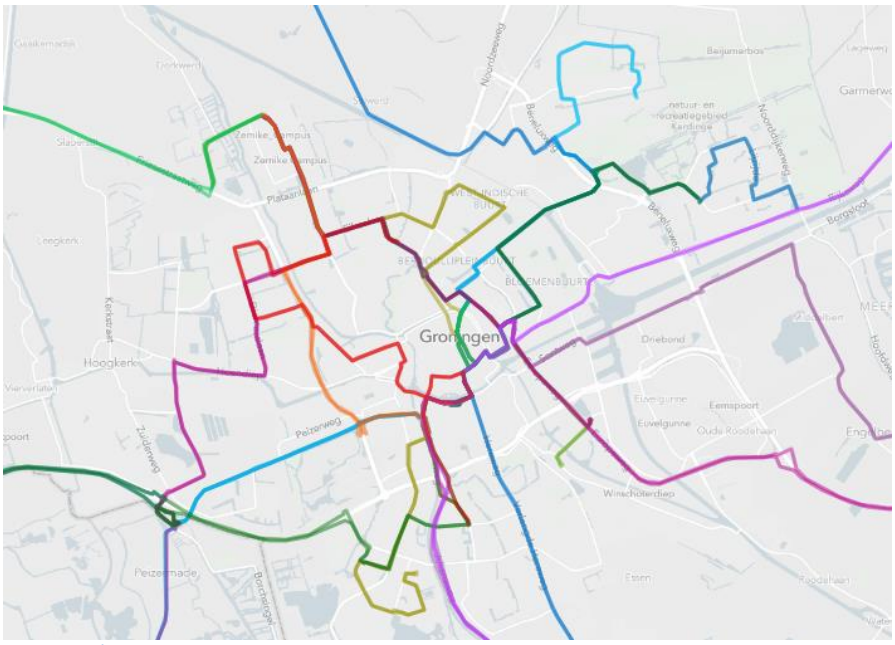
Uitgangspunten detail

- **Nieuwe concessie GD2020**
  Met de start van dienstregeling 2020 start gelijktijdig ook de nieuwe concessie GD2020. In plaats van acht concessies is al het openbaar vervoer vanaf dat moment ondergebracht in één concessie die wordt uitgevoerd door Qbuzz. Onderstaand een aantal onderdelen uit bestek en/of offerte die van direct belang zijn voor de ontwikkeling van dienstregeling 2020:
  - Qliner: Naast de Qliners op de route Drachten – Groningen gaan ook op de Qliners Groningen – Emmen / Stadskanaal / Assen Qliners rijden met voertuigen die een maximum snelheid van 100 kilometer per uur hebben. Hierdoor zijn bij wet staanplaatsen niet meer toegestaan in deze ritten. In het bestek is al een hierop aangepaste concept dienstregeling opgenomen voor deze lijnen.
  - Qliner Veendam – Assen: in het bestek is opgenomen dat Qliner 310 de huidige lijn 110 tussen Veendam en Assen zal vervangen. Doelstelling is om samen met gemeenten en Rijkswaterstaat een nieuwe snellere route tussen Gieten en Veendam te realiseren.
  - Elektrische bussen: in de nieuwe concessie rijden Q-link lijnen 1 t/m 5 en alle stadsbussen volledig elektrisch evenals een deel van de streekbussen. Dit heeft in principe geen invloed op de te bieden dienstregeling en flexibiliteit in vervoerontwikkeling. Qbuzz realiseert op eindpunten van betreffende Q-link en stadslijnen laadpalen, dit in overleg met de wegbeheerders.
  - Van midi naar klein/groot: overeenkomstig hetgeen opgenomen in het bestek zullen in de nieuwe concessie geen midibussen meer worden ingezet. Voor dienstregeling 2020 zal per rit per lijn gekozen worden wat er mee zal gebeuren, bijvoorbeeld omzet naar 8-persoonsbus of grote bus.

- **Kwaliteit**
  - Een normaliter voldoende OV-capaciteit gezien de vraag naar plaats en tijdstip met specifiek extra aandacht voor comfort op de HOV lijnen. Hierbij rekening houdend met de groei op de HOV lijnen die hierbij gefaciliteerd dient te worden en de eisen die hierover in het bestek zijn opgenomen (o.a. inzet bussen zonder staanplaatsen die 100 kilometer/uur moeten kunnen rijden).
  - Basisnet zoals in omgevingsplannen van provincies Groningen en Drenthe vastgesteld komende jaren verder ontwikkelen tot een minimaal 7 tot 24 uur bediening met per moment het meest effectieve vervoerssysteem en frequentie.

- **Efficiënte en betrouwbare uitvoering**
  - Rijtijden up-to-date houden voor betrouwbare vertrektijden.
  - Waar nodig in samenwerking met wegbeheerders maatregelen nemen aan infrastructuur voor vergroten betrouwbaarheid en doorstroming,
  - In samenspraak met gemeente Groningen uitwerken langere termijn busnetwerk in de stad Groningen rekening houdend met:
    - aanpassingen aan infrastructuur die voor bijvoorbeeld fietsverkeer in de planning staan.
    - infrastructuur waar de bus gewenst is als een primaire gebruiker en daar snel en betrouwbaar gebruik van kan maken, met waar nodig aanvullende maatregelen genomen worden om dit te bereiken.
    - elektrische bussen die per dienstregeling 2020 zullen rijden op de stadslijnen en Q-link lijnen 1 t/m 5.
  - Behoud van een efficiënte dienstregeling.
  - Stimuleren spreiding schooltijden en gebruik van de (elektrische) fiets om spitsgebruik busvervoer te ontlasten en dalurengebruik te stimuleren i.s.m. Groningen Bereikbaar en Regio Groningen Assen.
  - Inzet van de soort bus zo goed mogelijk passend binnen de vraag naar het betreffende vervoer (groot/klein, openbaar vervoer / publiek vervoer).
  - Tegenspitsritten in het bus-systeem zo inzetten dat deze zo nuttig mogelijk zijn voor reizigers en het systeem.
  - Verdergaand slimmer gebruik maken van te delen en reeds beschikbare data, waaronder data van trein, (omliggende) bus concessies en auto- en fietsgebruik.
  - Omzet van structurele versterkingsbussen in extra vaste ritten in de dienstregeling als dat voor reizigers en/of efficiëntie vervoer meerwaarde heeft.

- **Integraal vervoer**
  - Ontwikkelen van het busvervoer rekening houdend met de keten van verplaatsingen waarin deze plaatsvinden.
  - Ontwikkelen in nauwe afstemming met o.a. bus- en treinvervoerders, buurtprovincies, gemeenten, grotere bedrijven, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen.
  - Afstemming op grote projecten (Ring Zuid Groningen, Stationsgebied Groningen, grote buitendienststellingen spoor) met partners als Groningen Bereikbaar. Vertrekpunt is dat het (H)OV voor veel automobilisten ook tijdens de werkzaamheden een goed alternatief moet zijn. Dit vraagt voldoende doorstroming en capaciteit (dienstregeling en versterking).
  - Gegarandeerde doorstroming op belangrijke corridors in en om de stad Groningen (zie kaart op volgende pagina) overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt met Groningen Bereikbaar, Rijkswaterstaat, provincie Groningen en gemeente Groningen. Dit vergt van Qbuzz en het OV-bureau voldoende tijd om deel te nemen aan afstemming. Hierbij kan leerervaring worden meegenomen uit de aanpak in Assen.



Corridors/Lijnen waarop geen vertragingen optreden t.g.v. werkzaamheden

- **Eenvoud**
  - Vergroten van de eenvoud van het openbaar vervoer, zoals:
    - Waar mogelijk integreren van buslijnen en busroutes.
    - Waar mogelijk en efficiënt integreren van 600 lijnen (scholierenlijnen) in reguliere lijnen.
  - Uitvoeren customer journey onderzoek voor verschillende klantgroepen om input te genereren voor een nog beter op reizigers afgestemd vervoersproduct.
  - Clusteren / vervallen van haltes met weinig gebruik c.q. waar haltes te dicht op elkaar zijn gesitueerd. In Groningen zal dit in samenhang met het nieuwe halteplan worden vormgegeven.

- **Financieel**

  Voor dienstregeling 2020 is het uitgangspunt dat de hoeveelheid dienstregelinguren van dienstregeling 2019 op basis van de nieuwe financiële afspraken voor de concessie GD ongewijzigd worden doorgezet. Voor de Qlinerlijnen gelden hierbij de dienstregelinguren als opgenomen in het bestek.

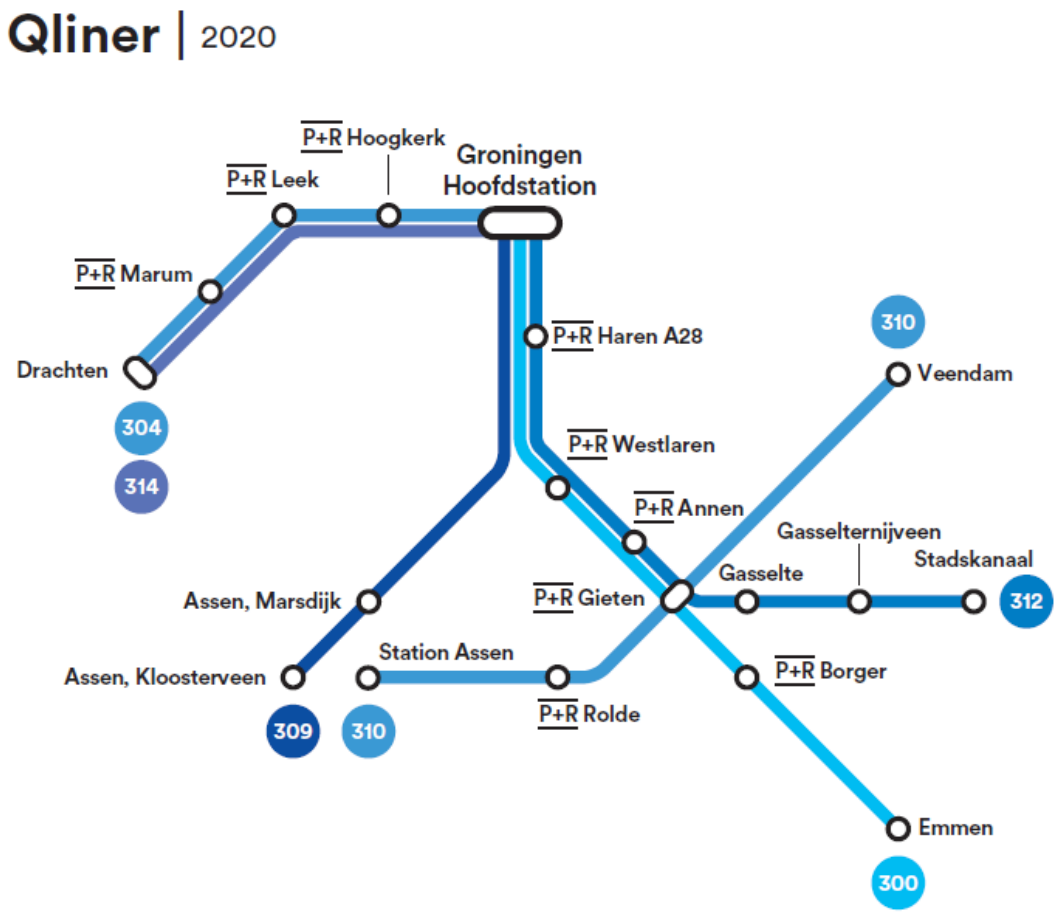
  Voor uitbreiding van de dienstregeling is 1,4-miljoen euro voorzien met als specifiek doel:
  - 0,3 miljoen inzet extra dubbeldekkers op de Qlinerlijnen 300 en 312.
  - 0,4 miljoen voor doorgroei Qliner en Q-linklijnen.
  - 0,3 miljoen voor opvang nog niet voorziene toename rijtijden als gevolg van werkzaamheden.
  - 0,2 miljoen behoud extra inzet Zernikelijnen.
  - 0,2 miljoen voor uitbreiding bediening Eemshaven en Spijk – Loppersum en Middelstum – Groningen.

Dienstregelinglijst

Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Algemeen		€ 340.000	€ -	€ 340.000
Tussentijdse wijzigingen 2019	Wijzigingen in de dienstregeling van 2019 die doorwerken in 2020	€ 40.000	€ -	€ 40.000
Inzet Qliner dubbeldekkers	Extra inzet dubbeldekkers in 2020 t.o.v. inzet in 2018.	€ 300.000	€ -	€ 300.000
Stad Groningen		€ 541.000	€ 127.000	€ 414.000
Q-link 1/2 Zuidhorn - Groningen	Verbeteren betrouwbare aansluiting trein-bus in Zuidhorn	€ -	€ -	€ -
Q-link 3/4 richting Groningen	1 extra ochtendspitsrit in drukste half uur	€ 111.000	€ 49.000	€ 62.000
Q-link 4 Roden - Beijum	Spitsverlenging 9 tot 10 uur 6 keer per uur een bus	€ 166.000	€ -	€ 166.000
Q-link 5 Annen - Groningen	Zondagmiddag 2 keer per uur Annen - Haren (- Groningen)	€ 37.000	€ -	€ 37.000
Q-link 5 Annen - Groningen	Ook in kleine vakanties kwartierdienst tot 10 uur vanuit Annen	€ 7.000	€ -	€ 7.000
Q-link 6 Appingedam - Groningen	Werkdagen buiten zomervakantie kwartierdienst tot 10 uur vanuit Appingedam	€ 70.000	€ -	€ 70.000
8 Helperzoomtunnel	lijn 8 via Helperzoomtunnel	€ -	€ -	€ -
9 Zernike - Reitdiep	Routedeel P+R Zernike - Reitdiep vervallen	€ -	€ 78.000	€ -78.000
17 Hoogkerk - Zernike	Gaat vaker rijden, ook enkele ritten vanaf Leek, nieuw lijnnummer	€ 150.000	€ -	€ 150.000
Aansluitingen	Verbeteren aansluitingen Intercity op stadslijnen in avonduren	€ -	€ -	€ -
Groningen West		€ 18.000	€ 181.000	€ -163.000
Leek	Ingebruikname nieuwe HOV-infrastructuur in Leek	€ -	€ 80.000	€ -80.000
88 Leek - Groningen	Nieuwe route Leek - P+R Hoogkerk	€ -	€ 63.000	€ -63.000
189 Drachten - Marum	Vervallen op zaterdag	€ -	€ 38.000	€ -38.000
Qliner 304 Drachten - Groningen	Weekend eerste ritten een uur eerder	€ 18.000	€ -	€ 18.000
Groningen Noord		€ 9.000	€ -	€ 221.000
Q-link 6 Groningen - Delfzijl	Wijziging route in Delfzijl	€ -	€ -	€ -
41 Uithuizen - Appingedam	Nieuwe route Via Eemshaven	€ -	€ -	€ 200.000
160 Groningen - Eemshaven	Nieuw spitslijn rechtstreeks van Groningen naar de Eemshaven			
45 Holwierde - Loppersum	In spitsrichting twee keer per uur met grote bus			
61 Middelstum - Groningen	Kwartierdienst in spitsrichting, tegenspits twee keer per uur			
178 Groningen - Appingedam	Snellere route tussen Siddeburen en Appingedam			
178 Groningen - Siddeburen	Zondagavond een 1 extra retourslag voor langer uurdienst	€ 9.000	€ -	€ 9.000
43 Siddeburen - Delfzijl	Midi ritten naar 8-persoons en/of standaard bus	€ -	€ -	€ 12.000
36 Winsum - Oldehove	Midi ritten naar 8-persoons en/of standaard bus	€ -	€ -	€ -
65 Zoutkamp - Groningen	Zondag naar uurdienst			
68 Winsum - Leens	Inkorten tot Winsum - Hornhuizen, midiritten naar groot/klein			
Groningen Zuidoost		€ 180.000	€ 5.000	€ 175.000
Qliner 310 Veendam - Assen	Huidige lijn 110 via nieuwe route en meer ritten in de spits	*€ 140.000*	€ -	*€ 140.000*
74 Emmen - Groningen	Verleggen naar Emmen - Veendam, Groningen - Hoogand nieuwe lijn 76			
171 Veendam - Zernike	Routeaanpassing Veendam, daluren werkdagen naar elk half uur			
27 Stadskanaal - Zernike	Omnummeren naar lijn 107	€ -	€ -	€ -
42 Vlagtwedde - Ter Apel	Midiritten naar standaardbus, meer doorgaande ritten	€ 40.000	€ -	€ 40.000
673 Mussel - Stadskanaal	Vervallen	€ -	€ 5.000	€ -5.000
Noord Drenthe		€ 303.000	€ 228.000	€ 75.000
Stadsdienst Assen	Gaat alle ritten rijden met elektrische bus	€ 45.000	€ -	€ 45.000
26 Assen - Zernike	Krijgt extra halte bij Tynaarlo en wordt lijn 109	€ 43.000	€ -	€ 43.000
44 Hoogezand - Vries	Vervallen, mogelijk gedeeltelijk omzet naar buurtbus	€ 50.000	€ 228.000	€ -178.000
50 Assen - Groningen	Spitsritten allen naar station Assen, zondagmorgen twee uur eerder starten	€ 27.000	€ -	€ 27.000
51 Assen - Annen	Midi ritten naar standaard bus	€ 20.000	€ -	€ 20.000
83 Leek - Assen	Toevoegen ochtendspitsritten, midiritten vakantieperiodes naar grote bus	€ 79.000	€ -	€ 79.000
Qliner 300 Emmen - Groningen	Wordt sneller en krijgt meer zitplaatsen in de spits	€ 39.000	€ -	€ 39.000
Qliner 309 Assen - Groningen	3 minuten sneller en extra ritten	€ -	€ -	€ -
Qliner 312 Stadskanaal - Groningen	Sneller door inzet 100-km bussen	€ -	€ -	€ -
Nachtbuslijnen	N.n.b.			
Zuidoost Drenthe		€ 157.000	€ 113.000	€ 44.000
Stadsdienst Emmen	Elke zondagmiddag halfuurdienst i.p.v. alleen op koopzondagen	€ 59.000	€ -	€ 59.000
Q-link 12 Emmen - Klazienaveen	Zaterdag en koopzondag van 2 naar 1 keer per uur	€ -	€ 59.000	€ -59.000
21 Emmen - Assen	Aanpassing avondbediening	€ 6.000	€ -	€ 6.000
22 Zweeloo - Assen	Midi ritten zaterdag naar standaard bus	€ 13.000	€ -	€ 13.000
25 Zweeloo - Coevorden	Route door Oosterhesselen indien Plopsa bediening kan vervallen	€ -	€ -	€ -
26 Emmen - Coevorden	Vervallen op zondag	€ -	€ 16.000	€ -16.000
27 Emmen - Hoogeveen	Halfuurdienst in middag tussen herfst- en meivakantie	€ 59.000	€ 21.000	€ 38.000
44 Emmen - Schoonebeek	Spitsritten middag alleen nog van herfst- tot meivakantie	€ -	€ 17.000	€ -17.000
59 Emmen - Gieten	Retourrit vanuit Emmen 18:36 van klein naar groot	€ 20.000	€ -	€ 20.000
Zuidwest Drenthe		€ 150.000	€ -	€ 150.000
20 en 35	Diever, Dieverbrug en Dwingeloo met buslijnen 20 en 28 anders verbonden	€ 150.000	€ -	€ 150.000
31/131 Ommen - Hoogeveen	Lijnen samengevoegd tot lijn 31, Balkbrug - Ommen aanpassing inzet.			€ -
32 Hoogeveen - Meppel	Gaat vaker rijden			€ -
Treinaansluitingen	Aanpassen vertrektijden voor betere treinaansluitingen lijnen 31,32,34 en 39	€ -	€ -	€ -
Totaal		€ 1.698.000	€ 654.000	€ 1.256.000

Algemeen

Start nieuwe concessie Groningen Drenthe
Dienstregeling 2020 is de eerste dienstregeling voor de nieuwe concessie Groningen Drenthe 2020-2030. Uitgangspunt voor de dienstregeling in de nieuwe concessie is de huidige dienstregeling met doorontwikkeling zoals dat elk jaar plaatsvindt. Deze ontwerp hoofdlijnen zijn hier de uitwerking van.



Voor wat betreft de voertuiginzet van de nieuwe concessie geldt o.a. dat:

- Alle Qliner-ritten uitgevoerd gaan worden met bussen die 100 kilometer per uur kunnen rijden. Op de Qliners Drachten – Groningen geldt dat in de huidige situatie al. Naast dat de reistijden op snelwegen en dubbelbaans autowegen hiermee verkort worden, krijgen hiermee ook alle reizigers (verplicht) een zitplaats. Dit laatste zal ook nadrukkelijk aandacht krijgen in de communicatie. De zitplaatscapaciteit zal worden verhoogd door:
    - Inzet van vier extra dubbeldekkers. Deze dubbeldekkers zullen gedurende de spitsuren worden ingezet op de Qliners 300 Emmen – Groningen en 312 Stadskanaal – Groningen.
    - Inzet van 15-meter Qliners op alle overige ritten van de Qlinerlijnen. In de huidige situatie rijden op de Qlinerlijnen Drachten – Groningen 12/13-

meterbussen en op de overige Qlinerlijnen gedeeltelijk nog 12 meter Qlinerbussen. Op de nieuwe Qliner 310 Veendam – Assen, de huidige lijn 110, rijden nu 12 meter streekbussen.
    - Inzet van meer ochtendspitsritten op Qliner 309 Assen – Groningen en uitbreiding van het aantal ritten in de spits op Veendam – Gieten.
    - Flexibeler in te spelen met versterkingsbussen, die tot de dag tevoren 12 uur nog kunnen worden ingepland.
    - Inzet van wachtbussen om op de dag zelf nog extra in te kunnen spelen op onverwachte vervoersstromen. Deze wachtbussen staan op werkdagen o.a. gereed op station Emmen (7:45 – 9:30 en 14:00 – 17:00 uur), Gieten (7:00 – 10:00 uur), Assen M.L. Kingweg (7:15 – 9:30 uur) en Hoofdstation Groningen (8:00 – 10:30 en 14:00 –17:30 uur).
- Voor de nieuwe concessie geen midibussen (15 a 20 persoonsbussen) zijn uitgevraagd. De ritten die nu met midibussen rijden, gaan afhankelijk van de vervoersvraag rijden met naar grote- of 8-persoonsbus. De invulling per lijn is in het memo opgenomen.
- Ook alle 8-persoonsvoertuigen toegankelijk zijn met brede toegangsdeuren en voorzien zijn van alle apparatuur zoals die ook op de grote bussen aanwezig is.
- Veel meer elektrische bussen worden ingezet:
    - Alle stadsbussen in Emmen, Assen en Groningen worden volledig met elektrische bussen uitgevoerd, waarbij bussen overdag worden bijgeladen op eindpunten zoals De Punt Busstation, Emmen Station, Groningen Maartenshof, P+R Hoogkerk en Station Noord.
    - Alle Q-linkbussen op de lijnen 1 t/m 5, waarbij bussen overdag worden bijgeladen op eindpunten in Groningen, Annen, Haren, Leek, Roden en Zuidhorn.
    - Een deel van de standaard bussen op streeklijnen. Deze worden geladen op de stalling.

Naamgeving knooppunten

Per start van de nieuwe concessie willen we ook in een keer meer logische namen introduceren voor knooppuntlocaties, waarvan een groot deel van deze locaties ook een hub is. Op basis van gesprekken met Qbuzz en wegbeheerders is in bijlage 2 de lijst opgenomen met nieuw te voeren namen. Op hoofdlijnen betekent dit dat:

- Bij treinstations altijd de naam ‘Station’ in de benaming gaat worden opgenomen, waarbij het woord Hoofdstation in Groningen als uitzondering behouden blijft.
- Bij P+R locaties rondom Groningen en aan hoofdwegen altijd het woord ‘P+R’ aangevuld met de plaatsnaam/locatienaam wordt gehanteerd. Waar nodig wordt ook het wegnummer toegevoegd, zoals in Haren waar zich twee P+R terreinen bevinden (bij het station en aan de A28).
- Bij overige locaties het woord ‘Busstation’ of ‘Centrum’ indien van toepassing en anders een specifieke naam indien deze logischer is.

Basisbediening uitbreiding

Overeenkomstig hetgeen vastgesteld in de provinciale omgevingsplannen ontwikkelen we het openbaarvervoernetwerk de komende jaren naar een:

- Bediening van 7 tot 24 uur van minimaal een keer per uur een bus op basislijnen.
- Bediening van 6 tot 24 uur van minimaal een keer per uur een bus op HOV-lijnen waarbij van 7 – 19 uur minimaal twee keer per uur.

Met deze ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2020 geven we hier o.a. invulling aan door:

- Lijn 20 Assen – Diever en lijn 28 Meppel – Dwingeloo 's avonds langer te laten doorrijden en op zaterdag elk uur i.p.v. eens per 1,5 uur.
- Lijn 50 Assen – Groningen op zondagmorgen twee uur eerder te laten starten.
- Lijn 65 Zoutkamp – Groningen op zondagmorgen en – avond elk uur te laten rijden.
- Qliner 304 Drachten – Groningen in het weekend eerder te starten.
- Qliner 309 Assen – Groningen in het weekend eerder te starten.
- Qliner 310 Veendam – Gieten – Assen op alle dagen eerder te starten en in de spits voortaan twee i.p.v. een keer per uur tussen Veendam en Gieten.

Infra

Met wegbeheerders zijn we in nauw overleg om reizigers in Groningen en Drenthe een betrouwbare en qua reistijd attractieve reis te kunnen bieden. Enkele knelpunten:

- De in de landelijke NMCA benoemde huidige en toekomstige knelpunten voor het busvervoer in en rondom de stad Groningen, zoals de route vanaf de A28 via het Julianaplein naar het Hoofdstation van Groningen.
- Fietsstraten die in meerdere gemeenten ontwikkeld worden. Deze prima ontwikkeling voor het stimuleren van het fietsgebruik heeft wel tot gevolg dat we in dergelijke gevallen met betrokken partijen voor de bus een alternatieve route moeten zoeken.
- Goede doorstroming van het busvervoer in Emmen, waaronder over de Boermarkeweg.

Stad Groningen

Stad Groningen		€ 541.000	€ 127.000	€ 414.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Q-link 1/2 Zuidhorn - Groningen	Verbeteren betrouwbare aansluiting trein-bus in Zuidhorn	€ -	€ -	€ -
Q-link 3/4 richting Groningen	1 extra ochtendspitsrit in drukste half uur	€ 111.000	€ 49.000	€ 62.000
Q-link 4 Roden - Beijum	Spitsverlenging 9 tot 10 uur 6 keer per uur een bus	€ 166.000	€ -	€ 166.000
Q-link 5 Annen - Groningen	Zondagmiddag 2 keer per uur Annen - Haren (- Groningen)	€ 37.000	€ -	€ 37.000
Q-link 5 Annen - Groningen	Ook in kleine vakanties kwartierdienst tot 10 uur vanuit Annen	€ 7.000	€ -	€ 7.000
Q-link 6 Appingedam - Groningen	Werkdagen buiten zomervakantie kwartierdienst tot 10 uur vanuit Appingedam	€ 70.000	€ -	€ 70.000
8 Helperzoomtunnel	lijn 8 via Helperzoomtunnel	€ -	€ -	€ -
9 Zernike - Reitdiep	Routedeel P+R Zernike - Reitdiep vervallen	€ -	€ 78.000	€ -78.000
17 Hoogkerk - Zernike	Gaat vaker rijden, ook enkele ritten vanaf Leek, nieuw lijnnummer	€ 150.000	€ -	€ 150.000
Aansluitingen	Verbeteren aansluitingen Intercity op stadslijnen in avonduren	€ -	€ -	€ -

Verbeteren aansluiting Q-link groen op de trein in Zuidhorn

Momenteel rijdt Q-link 1 door naar station Zuidhorn, om daar aan te sluiten op de stoptrein van en naar Leeuwarden. Van deze overstap maken veel reizigers gebruik, alleen is deze in de loop der jaren minder betrouwbaar geworden mede door toegenomen verkeersdrukte op de N355 Zuidhorn – Groningen. Om de aansluiting betrouwbaarder te maken is het voorstel om in plaats van Q-link 1, Q-link 2 door te laten rijden naar station Zuidhorn.

Reizigers gevolgen	Reizigers die overstappen tussen de trein en Q-link in Zuidhorn krijgen een meer betrouwbare overstap, zeker in de middagspits richting Leeuwarden. Vanaf Zuidhorn kunnen reizigers voortaan met Q-link 2 reizen naar UMCG Hoofdingang. De reismogelijkheid naar de Grote Markt vervalt. Met de trein via het Hoofdstation is echter sneller.
Dienstregeling kosten	Q-link 1 en 2 neutraal

Vergroten capaciteit Q-linklijnen 3, 4, 5 en 6

Om de groei in de ochtendspits vanuit Roden en Leek op te kunnen vangen is het voorstel om:

- de spitsfrequentie van Q-link 3 en 4 van Leek/Roden naar Groningen in het drukste half uur te verhogen door elke 7,5-minuut te gaan rijden i.p.v. eens per 10-minuten.
- de ochtendspitsfrequentie van elke 10-minuten een bus ook vanaf Roden te verlengen tot 10 uur, zoals afgelopen jaar al bij Q-link 3 vanuit Leek is gebeurd.

Daarnaast stellen we voor om Q-link 5 in de kleine vakantie langer vier keer per uur te laten rijden, waardoor de forens, die veelal geen ‘kleine vakantie’ heeft, beter vanaf P+R Haren, Zuidlaren en Annen naar het centrum en het UMCG kan reizen. Op zondagmiddag willen we de frequentie van/naar Zuidlaren en Annen verhogen van een naar twee keer per uur door enkele ritten die thans vanuit Groningen eindigen bij P+R Haren door te laten rijden naar Zuidlaren en Annen.

Q-link 6 rijdt momenteel vanaf Appingedam tot 9 uur een kwartierdienst richting Groningen. Deze kwartierdienst willen wij verlengen tot 10 uur, om de groei van deze lijn te kunnen faciliteren. Met het verbreden van de spitsfrequentie verwachten wij ook de drukte beter te kunnen spreiden en versterking te kunnen besparen.

Reizigers gevolgen	Reizigers van Q-link 3, 4, 5 en 6 krijgen op verschillende momenten extra reismogelijkheden.
Dienstregeling kosten	259.000 euro inclusief besparing op versterkingen

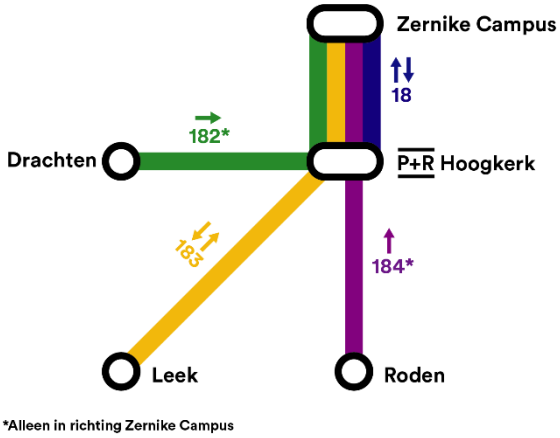
Bus 9 routedeel P+R Reitdiep – Zernike vervallen

Momenteel rijdt lijn 9 op maandag t/m zaterdag overdag twee keer per uur op het routedeel tussen Zernike Noord en P+R Reitdiep. Mede doordat deze ritten gelijktijdig met Q-link 1 rijden, is het gebruik beperkt. Voorstel is dan ook het routedeel Zernike – Reitdiep voor lijn 9 te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	Reizigers tussen P+R Reitdiep en Zernike Noord kunnen gebruik maken van Q-link 1 en 2.
Dienstregeling kosten	Besparing 78.000 euro

Bus P+R Hoogkerk – Zernike gaat vaker rijden

De grootste vervoervraag van Hoogkerk naar Zernike is in de ochtend tussen half 8 en 9 uur. Lijn 17 rijdt op dat moment 4 keer per uur, maar sluit op P+R Hoogkerk niet goed aan op de lijnen uit Roden, Leek en Friesland. Daarom hebben we onderzoek gedaan hoe de verbinding P+R Hoogkerk met Zernike kan worden verbeterd.



Het voorstel is bus 18 (nieuw lijnnummer) tussen P+R Hoogkerk en Zernike te laten rijden met aanvullend in de ochtendspits twee ritten als bus 182 vanuit Drachten (huidige ritten bus 604). De huidige twee ritten 's morgens uit Roden op bus 17 blijven ook rijden en gaan rijden onder lijnnummer 184. Bus 83 Assen – Norg – Roden – Leek zal als bus 183 in de spits gaan doorrijden via P+R Hoogkerk naar Zernike. Met deze lijnvoering is het mogelijk vanuit Drachten, Roden, Leek en Norg rechtstreekse naar Zernike te reizen en de frequentie vanaf P+R Hoogkerk naar Zernike tussen half 8 en 9 uur te verhogen naar zes keer per uur. Daarnaast verhogen we in de middagspits de frequentie naar twee keer per uur, aansluitend op de collegetijden.

Reizigers gevolgen	Reizigers vanuit o.a. Roden, Leek, Drachten en Marum kunnen vaker rechtstreeks of met aansluitende overstap op P+R Hoogkerk richting Zernike Campus reizen. Norg en Leek krijgen zelfs een rechtstreekse verbinding met de Zernike Campus in de ochtend en middag. In de middag wordt ook een betere aansluiting dan in de huidige situatie geboden. Verwachting is dat meer reizigers tussen Hoogkerk en Zernike gaan reizen, dit geeft verlichting voor de drukke lijn 15 tussen Hoofdstation en Zernike.
Dienstregeling kosten	150.000 euro

Bus 8 via de Helperzoomtunnel

Zoals bekend gemaakt door Aanpak Ring Zuid wordt in de zomer van 2019 de Helperzoomtunnel geplaatst en gedurende de tweede helft van het jaar afgebouwd. Wanneer dit gereed is zal de Esperanto-overweg worden gesloten, waardoor lijn 8 daar niet meer langs kan. Conform het besluit van het dagelijks bestuur in 2018 zal lijn 8 via station Europapark en de Helperzoomtunnel gaan rijden. De haltes in Helpman Noord, tot de halte Groenestein, komen te vervallen. Bij station Europapark ontstaan nieuwe overstapmogelijkheden op andere lijnen.

Verbeteren aansluitingen Intercity op stadslijnen in avonduren

Momenteel sluiten 's avonds, wanneer de meeste stadslijnen en Q-link twee keer per uur rijden, weinig bussen goed aan op de aankomende Intercity. Omdat in de avonduren vooral mensen van de trein overstappen op de bus, is het voorstel vertrektijden aan te passen om deze overstap te verbeteren. Met name vanuit Beijum was de wens de aansluiting vanaf de Intercity te verbeteren, omdat deze momenteel net niet gehaald wordt. Ook zijn een aantal overstappen net te krap. Alleen reizigers vanuit de richting Zwolle naar Roden gaan er op achteruit. Het advies is om via Assen met lijn 83 te reizen.

Ook reizigers tussen stadslijnen onderling krijgen te maken met verbeterde overstappen.

Patroon overstaptijden van trein op bus (vanaf ca 19.30): Primaire reizigersstroom

	1	3	3	4	4	5	5	6	7	8	8	9	9	10	10
	Reitdiep	Lewenborg	Leek	Beijum	Roden	Annen	Harkstede / Meerstad	Delfzijl	Vinkhuizen	Hoogkerk	Coendersborg	Paddepoel / Selwerd	De Wijert / Eelde	Korrewegwijk	Hoornsemeer
huidig	5	17	11	27	21	33	21	10	7	10	24	14	23	5	33
concept	**6**	**16**	**8**	**6**	**28***	**6**	**21**	**6**	**6**	**6**	**21****	**14**	**23**	**6**	**6**

Patroon overstaptijden van bus op trein (vanaf ca 19.30): Secundaire reizigersstroom

	1	3	3	4	4	5	5	6	7	8	8	9	9	10	10
	Reitdiep	Lewenborg	Leek	Beijum	Roden	Annen	Harkstede / Meerstad	Delfzijl	Vinkhuizen	Hoogkerk	Coendersborg	Paddepoel / Selwerd	De Wijert / Eelde	Korrewegwijk	Hoornsemeer
huidig	6	20	26	17	10	16	34	19	7	13	27	14	23	5	31
concept	**9**	**29**	**21**	**9**	**31***	**16**	**31**	**19**	**8**	**16**	**31****	**14**	**23**	**31**	**31**

Reizigers gevolgen	Reizigers die in de avonduren vanuit de Intercity willen overstappen op stadslijnen krijgen te maken met verbeterde aansluitingen. Ook voor reizigers tussen stadslijnen onderling verbetert de overstap. Voor reizigers vanuit de richting Zwolle naar Roden wordt het reisadvies met bus 83 via Assen te reizen.
Dienstregeling kosten	Neutraal

Groningen-West

Groningen West		€ 18.000	€ 181.000	€ -163.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Leek	Ingebruikname nieuwe HOV-infrastructuur in Leek	€ -	€ 80.000	€ -80.000
88 Leek - Groningen	Nieuwe route Leek - P+R Hoogkerk	€ -	€ 63.000	€ -63.000
189 Drachten - Marum	Vervallen op zaterdag	€ -	€ 38.000	€ -38.000
Qliner 304 Drachten - Groningen	Weekend eerste ritten een uur eerder	€ 18.000	€ -	€ 18.000

Ingebruikname HOV-infrastructuur in Leek

De komende maanden komt de afronding in zicht van de nieuwe HOV-infrastructuur in Leek. De reistijd, betrouwbaarheid en comfort van het busvervoer wordt hiermee verbeterd. In het busvervoer worden de volgende wijzigingen voorzien:

- Ingebruikname nieuwe speciale afrit vanuit Groningen en bushalte P+R Leek A7. Alle lijnen die gebruikmaken van deze afrit (zoals lijn 3, 133 en 304) krijgen hierdoor kortere reistijden. Bij de nieuwe halte P+R Leek A7 zullen naast de bestaande lijnen, ook de nieuwe lijn 183 en lijn 88 gaan halteren. De route van lijn 88 zal hierdoor t.h.v. Leek iets gaan wijzigen.
- Overeenkomstig hetgeen goedgekeurd in de hoofdlijnen dienstregeling 2019 zal lijn 85 Groningen – Leek – Oosterwolde in Leek via de wijk Oostindie gaan rijden.

Reizigers gevolgen	Snellere, betrouwbaarder en comfortabeler reizen met de bus. Meer reismogelijkheden van/naar de halte P+R Leek A7 en betere bediening van de wijk Leek Oostindie.
Dienstregeling kosten	Besparing 80.000 euro

Bus 88 van Leek naar P+R Hoogkerk

Gezien het geringe gebruik van lijn 88 is het voorstel om op de momenten dat het niet nodig is de ritten met een grote bus te vervangen door ritten met een 8-persoonsbus. Ook is het voorstel lijn 88 te laten rijden van Leek naar P+R Hoogkerk met goede overstapmogelijkheden op Q-link blauw van/naar Hoofdstation en Centrum van Groningen.

Reizigers gevolgen	Doorgaande reizigers van De Poffert en Oostwold stappen bij P+R Hoogkerk over.
Dienstregeling kosten	63.000 euro besparing

Bus 189 vervallen op zaterdagen

Op zaterdagen rijdt lijn 189 tussen Marum en Drachten momenteel met 8-persoonsbusjes. De gemiddelde bezetting van deze ritten is 0,8 persoon per rit. Er zijn geen specifiek drukkere ritten. Het voorstel is om alle ritten op zaterdag te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	Reizigers uit Frieschepalen en Ureterp kunnen respectievelijk met lijn 84 en 14 via Drachten reizen als alternatief. Reizigers uit De Wilp en Marum kunnen met de hubtaxi naar de hub Marum A7 reizen en daar overstappen op Qliner 304.
Dienstregeling kosten	38.000 euro besparing

Qliner 304 Drachten – Groningen rijdt in het weekend eerder

Voorstel is in het weekend een uur eerder de eerste ritten te rijden:

- Op zaterdag de eerste rit vanuit Drachten om 6:30 te rijden i.p.v. 7:30 uur.
- Op zondag de eerste rit vanuit Drachten om 7:31 te rijden i.p.v. 8:31 uur.

Reizigers gevolgen	Vroegere reismogelijkheden in het weekend.
Dienstregeling kosten	18.000 euro

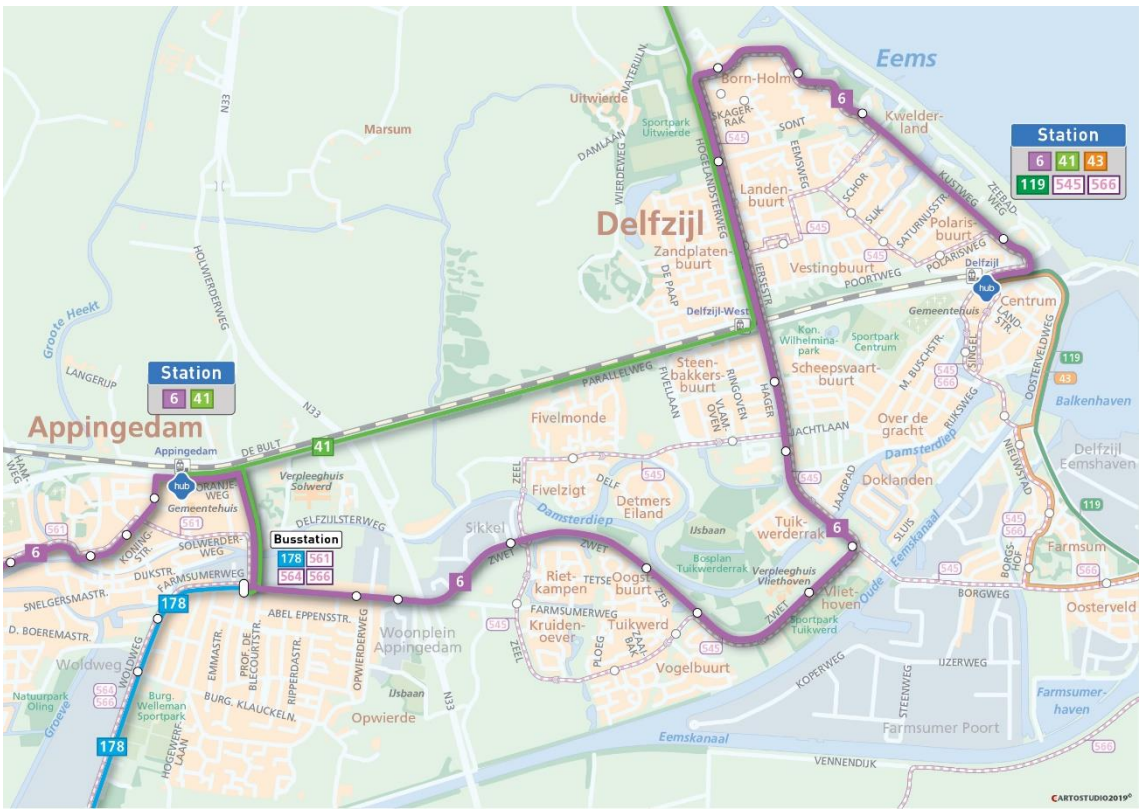
Groningen-Noord

Groningen Noord		€ 9.000	€ -	€ 221.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Q-link 6 Groningen - Delfzijl	Wijziging route in Delfzijl	€ -	€ -	€ -
41 Uithuizen - Appingedam	Nieuwe route Via Eemshaven	€ -	€ -	€ 200.000
160 Groningen - Eemshaven	Nieuw spitslijn rechtstreeks van Groningen naar de Eemshaven			
45 Holwierde - Loppersum	In spitsrichting twee keer per uur met grote bus			
61 Middelstum - Groningen	Kwartierdienst in spitsrichting, tegenspits twee keer per uur			
178 Groningen - Appingedam	Snellere route tussen Siddeburen en Appingedam			
178 Groningen - Siddeburen	Zondagavond een 1 extra retourslag voor langer uurdienst	€ 9.000	€ -	€ 9.000
43 Siddeburen - Delfzijl	Midi ritten naar 8-persoons en/of standaard bus	€ -	€ -	€ 12.000
36 Winsum - Oldehove	Midi ritten naar 8-persoons en/of standaard bus	€ -	€ -	€ -
65 Zoutkamp - Groningen	Zondag naar uurdienst			
68 Winsum - Leens	Inkorten tot Winsum - Hornhuizen, midiritten naar groot/klein			

Q-link 6 wijziging route Delfzijl

De doorstroming van Q-link 6 wordt in Delfzijl- Noord op het routedeel Kattegat belemmerd door de krappe maatvoering van de weg en geparkeerde auto's. Op dit moment zijn wij met de gemeente in overleg om de haltes Kattegat en Oslofjord te verplaatsen naar een nieuwe halte aan de Hogelandsterweg (ter hoogte Eemsweg).

Verder stellen we voor de route van Q-link 6 te verleggen van de weg naar Den Dam naar Tuikwerd omdat dat per saldo een betere ontsluiting van Delfzijl biedt. Hierbij wordt ook gekeken naar de route van stadsbus Delfzijl om tot een optimale afstemming te komen.



Voorstel nieuwe routes buslijnen Appingedam – Delfzijl

Reizigers gevolgen	Delfzijl Noord: voor ongeveer de helft van de huidige 50 instappers neemt de halteafstand toe met ongeveer 100 tot 200 meter. De maximale halteafstand is echter nog geen 400 meter.

	Route Tuikwerd: voor inwoners uit Tuikwerd en Farmsum wordt de halteafstand verkort (tot circa 1000 meter). Circa 20 tot 30 bestaande reizigers worden geconfronteerd met langere halteafstanden (maximale afstand 800 meter)
Dienstregeling kosten	Neutraal

Aanpassing bus 41, 178 en 45 en nieuwe lijn voor de Eemshaven
Sinds afgelopen jaar rijden treinen van Arriva naar het meest noordelijke punt van de Eemshaven voor doorgaande reizigers met de veerdienst van/naar het waddeneiland Borkum. Voor de 2.000 vaste en 2.000 tijdelijke werknemers in de Eemshaven is dit echter geen alternatief voor de reis met de auto.

Het is moeilijk om met het OV werknemers in de Eemshaven goed te bedienen:

- De meeste werknemers beschikken over een auto; de Eemshaven is uitstekend bereikbaar met de auto; parkeren is geen enkel probleem.
- De Eemshaven is een groot gebied (6 bij 2 km): om alle bedrijven te ontsluiten met een bus verdubbelt globaal de rijtijd.
- Er wordt veel in ploegen gewerkt.
- De herkomst van de werknemers is behoorlijk gespreid: 10 procent uit de stad Groningen, de overige 90 procent verspreid over de provincie.

Bovenstaande is de reden dat er tot dusverre geen regulier busvervoer is van en naar de Eemshaven. Wij denken dat er nu een omslagpunt is bereikt om de Eemshaven te ontsluiten:

- Het aantal werknemers blijft de komende jaren toenemen.
- Google heeft bedrijfsvervoer vanaf Appingedam waaruit de behoefte aan collectief vervoer blijkt.
- De RUG regelt ad hoc steeds vaker besloten vervoer naar de Eemshaven voor onderzoekers / studenten.

Om de Eemshaven te ontsluiten hanteren wij twee uitgangspunten:

- Het OV naar de Eemshaven dient geïntegreerd te zijn in het bestaande OV-netwerk. Dat is efficiënter en versterkt de bestaande OV-structuur in landelijk gebied.
- De OV-ontsluiting naar de Eemshaven gebeurt tot aan de randen van de Eemshaven. Voor het natransport naar individuele bedrijven zijn Seaport en bedrijven verantwoordelijk. Natransport kan bijvoorbeeld met fietsen vanaf de bushaltes.

Al deze overwegingen en uitgangspunten hebben geresulteerd in het volgende voorstel:

- In de ochtendspits vanaf de stad Groningen vijf rechtstreekse ritten met de nieuwe lijn 160 naar de Eemshaven (de Eemshaven Express); in de middagspits vijf ritten terug.
- Lijn 41 (Uithuizen-Appingedam-Delfzijl) via de Eemshaven laten rijden en in Appingedam koppelen aan lijn 178 van/naar Siddeburen/Slochteren. In de spits rijden enkele scholierenritten vanuit Appingedam door naar de Sikkel.

Lijn 160 en lijn 41 versterken als volgt het bestaande OV-net:

- Op lijn 41 worden meer bussen omgezet naar groot materieel. In de daluren, tijdens vakanties en op zaterdag blijven ritten met 8-persoonsbus rijden.
- Lijn 41 wordt gekoppeld aan lijn 178 uit Slochteren. Om dit mogelijk te maken worden de lijnen 178 en 41 iets versneld:
    - lijn 178 rijdt tussen Siddeburen en Appingedam via de N33. In Appingedam blijft 178 Fivelingo bedienen. Dat betekent dat Steendam (1 tot 2 instappers per dag) niet meer door 178 wordt bediend. Reizigers uit Steendam kunnen reizen met de buurtbus.
    - Lijn 41 krijgt een gestrekte route via Appingedam en Delfzijl.
    - Lijn 41 rijdt vanaf Delfzijl een rechtstreekse route naar de Eemshaven In Holwierde wordt gehalteerd aan de provinciale weg.
    - Lijn 41 rijdt vanaf Roodeschool via de Greededwarsweg richting Eemshaven. De kern Oosteinde wordt hierdoor niet rechtstreeks bediend. Reizigers zouden in dit geval op moeten stappen op de halte nabij de kruising Hooilandseweg – Greededwarsweg. Er wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de kern Oosteinde toch te bedienen met lijn 41 of anderszins.

- Per saldo hebben huidige reizigers tussen Roodeschool en Appingedam (scholen) ongeveer dezelfde reistijd als nu. De extra afstand tussen Roodeschool en Spijk is 7,6 kilometer. Afhankelijk van de herkomst en bestemming zullen reizigers die reizen op saldo veelal een iets hoger tarief gaan betalen voor hun reis i.v.m. de bediening van de Eemshaven (langere reisafstand). Voor het reistarief van sterabonnementhouders en studenten heeft deze wijziging geen gevolgen.

- Lijn 160 rijdt in de ochtendspits rechtstreeks naar de Eemshaven. Op de terugweg wordt gereden via de route van lijn 45 (Spijk-Loppersum) die hiermee alleen nog in de spitsrichting zal blijven rijden; Het aantal ritten op lijn 45 in de spitsrichting neemt met drie toe en alles wordt gereden met grote bussen. Vanaf Loppersum wordt doorgereden naar Middelstum; vanaf Middelstum worden de ritten geïntegreerd in lijn 61 zodat in de spitsen een kwartierdienst ontstaat naar/ van Groningen. Door deze koppeling van lijn 45 op 61 krijgen o.a. Loppersum en Spijk rechtstreekse reismogelijkheden naar Groningen Kardinge en -Centrum.

Reizigers gevolgen	De Eemshaven wordt bereikbaar vanuit alle windrichtingen. Wij verwachtten 100 tot 150 extra reizigers naar de Eemshaven (modal split van circa 2 tot 3%) De lijnen 41, 45, 178 en 61 worden versterkt. Met name op lijn 61 verwachten wij door de frequentieverhoging extra reizigers. Ook lijn 45 gaat er op vooruit en er ontstaan vanaf Loppersum nieuwe OV-verbindingen naar Middelstum. Reizigers die via deze lijnen naar de Eemshaven reizen dragen bij aan betere bezetting van bussen en daarmee toekomstbestendiger OV. Bediening van de kern Oosteinde wordt nader onderzocht.
Dienstregeling kosten	Maximaal 200.000 euro.

Bus 36 en 68 aanpassing route en vertrektijden

De lijnen 36 en 68 worden aan elkaar gekoppeld. In de daluren vervalt het traject Hornhuizen-Leens. Er maken per dag buiten de spits 2 reizigers gebruik van dit traject. Flexbus (buurtbus) De Marne heeft aangegeven dit trajectdeel in de daluren te gaan bedienen.
In de daluren wordt de aansluiting van lijn 68 op de trein in Winsum 6 minuten korter en kan op werkdagen weer de gehele dag een uurdienst gereden worden zonder toename van de kosten. In de weekenden en daluren vakanties blijft deze lijn eens per twee uur rijden.
De ritten op lijn 36 Oldehove – Winsum en 68 Leens – Winsum die in de huidige situatie met midibussen rijden, gaan waar nodig rijden met een grote bus en waar kan met 8-persoonsbus.

Reizigers gevolgen	In de daluren kunnen 2 reizigers tussen Hornhuizen en Leens niet meer met lijn 68 reizen. Alternatief is de Flexbus of hubtaxi. In de daluren op werkdagen buiten vakanties ontstaat weer een volledige uurdienst op lijn 68 en wordt de reis naar Groningen met 6 minuten korter.
Dienstregeling kosten	Samen met de wijziging op lijn 65 neutraal.

Bus 43 omzet ritten naar grote bus
Ritten die in de huidige situatie op werkdagen buiten vakanties met een midibus rijden, zullen gaan rijden met een grote bus.

Reizigers gevolgen	Geen
Dienstregeling kosten	12.000 euro

Bus 65 volledige uurdienst op zondag
Basislijn 65 wordt verder opgewaardeerd door de twee -uurdienst zondagmorgen en -avond te verdichten tot een uurdienst.

Reizigers gevolgen	Meer ritten op zondagen (volledige uurdienst)
Dienstregeling kosten	Samen met de wijziging op lijn 36/68 neutraal

Bus 178 (Groningen-Siddeburen) zondagavond langer doorrijden
Lijn 178 is een basislijn die nu tot 23 uur rijdt vanaf Groningen. Gelet op het gewenste voorzieningenniveau van basislijnen en de klantwensen breiden wij de dientregelingsperiode uit tot 24 uur op zondagavond.

Reizigers gevolgen	Reizigers uit Slochteren en Siddeburen kunnen zondagavond een uur later vertrekken uit Groningen.
Dienstregeling kosten	9.000 euro

Groningen-Zuidoost

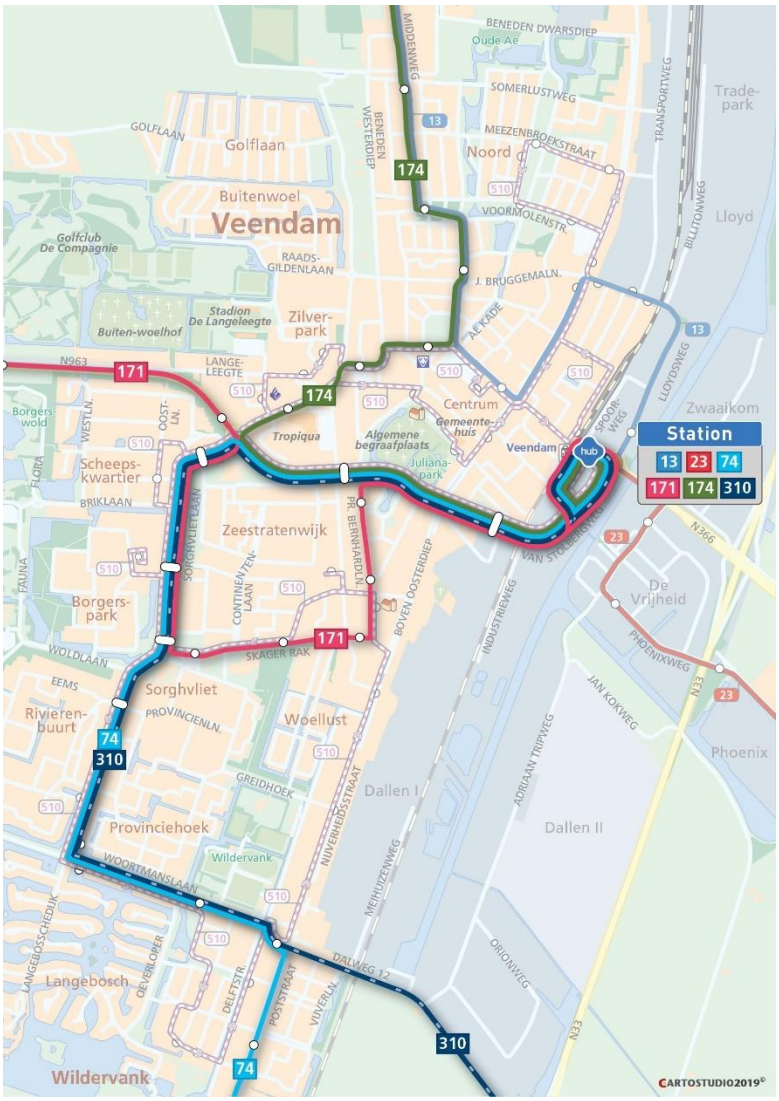
Groningen Zuidoost		€ 180.000	€ 5.000	€ 175.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Qliner 310 Veendam - Assen	Huidige lijn 110 via nieuwe route en meer ritten in de spits	*€ 140.000*	€ -	*€ 140.000*
74 Emmen - Groningen	Verleggen naar Emmen - Veendam, Groningen - Hoogand nieuwe lijn 76			
171 Veendam - Zernike	Routeaanpassing Veendam, daluren werkdagen naar elk half uur			
27 Stadskanaal - Zernike	Omnummeren naar lijn 107	€ -	€ -	€ -
42 Vlagtwedde - Ter Apel	Midiritten naar standaardbus, meer doorgaande ritten	€ 40.000	€ -	€ 40.000
673 Mussel - Stadskanaal	Vervallen	€ -	€ 5.000	€ -5.000

Nieuwe Qliner 310 Veendam – Gieten – Assen, aanpassingen bus 74 en 171

Qliner 310 vervangt streeklijn 110. Alle ritten gaan rijden met 15-meter Qlinerbussen. De bussen gaan 100 km/uur rijden op de N33. In Veendam rijdt lijn 310 vanaf het station via Sorghvliet en via Wildervank Noord naar de N33. Qliner 310 is daarmee een belangrijke hoogwaardige schakel tussen Oost-Groningen en Assen en via de aansluiting op de Intercity met de rest van Nederland.

Qliner 310 gaat vaker rijden dan de huidige lijn 110:

- Voortaan op alle werkdagen in de spits twee keer per uur op het hele traject. In de huidige situatie rijdt deze lijn in de spits veelal een keer per uur van/naar Veendam.
- Op zaterdag en zondag wordt voortaan eerder gereden waardoor een aansluiting ontstaat op de Intercity vanuit Assen richting Randstad om 8:05 uur.



Om het hoogwaardige karakter te versterken sluit Qliner 310 niet aan op lijn 74 (Stadskanaal- Bareveld-Hoogezand) te Bareveld (zoals lijn 110 nu doet). In plaats daarvan rijdt lijn 74 vanaf Stadskanaal door naar Veendam via Wildervank. Tussen Hoogezand en Groningen blijft lijn 74 rijden als huidig (onder nieuwe lijnnummer 76).

Om dubbele bediening in Veendam-Zuid te voorkomen (Qliner 310 en 171) wordt de lus van lijn 171 in Sorghvliet (Veendam-Zuid) ingekort. De frequentie van 171 wordt uitgebreid naar een halfuurdienst over de gehele dag gelet op de gestegen vervoervraag de afgelopen jaren.

Voor de volgende reisrelaties is het voorstel een verbetering:

- Veendam- Gieten/Assen: Qliner 310 is afhankelijk van het moment van de dag 5 tot 13 minuten sneller dan de huidige lijn 110; het comfort neemt toe; de spitsfrequentie wordt hoger; in het weekend begint Qliner 310 eerder. Circa 90 reizigers per dag profiteren hier direct van. Vanwege het hoogwaardige karakter van Qliner 310 verwachten wij extra reizigers.
- Stadskanaal - Veendam: De overstap te Bareveld van lijn 74 op lijn 110 vervalt, lijn 74 rijdt rechtstreeks naar Veendam. Hier profiteren direct ruim 40 reizigers per dag van.
- Veendam - Groningen: Lijn 171 gaat op werkdagen overdag twee keer per uur rijden. Door de aanpassing van de route in Veendam ontstaat voor 145 reizigers per dag een snellere reistijd. Wij verwachten een toename van het aantal reizigers.

Tegenover de verbetering staan voor een aantal deelrelaties gevolgen die (afhankelijk van de alternatieven) van invloed zijn op het voortransport en de reistijd:

- Kielsterachterweg; tussen Bareveld en de Veendammerweg vervalt de OV-bediening omdat lijn 74 naar Veendam gaat rijden. Het betreft drie haltes langs de provinciale weg waar 10 reizigers per dag gebruik van maken. Deze reizigers maken momenteel in meerderheid gebruik van de fiets als voortransportmiddel en zijn overwegend scholier.

Voor de bestemming Hoogezand/Groningen is het alternatief om vanuit Annerveenschekanaal 1 tot 3 km verder te fietsen dan nu, en wel naar de halte van lijn 171 (ter hoogte van de Veendammerweg). Of vanuit Bareveld 1 km verder te fietsen naar halte lijn 74 te Bareveld om in Veendam op de trein of lijn 171 naar Hoogezand/Groningen te stappen.

- Stadskanaal-Hoogezand: 20 reizigers kunnen in het voorstel niet meer rechtstreeks reizen, maar via een overstap op lijn 171 of trein te Veendam (12 minuten langere reistijd bij een overstap op 171).
- Stadskanaal-Groningen: circa 60 reizigers rijden met lijn 74 naar Groningen. De alternatieven zijn Qliner 312 rechtstreeks naar Groningen, lijn 24 met een overstap in Gieten of met lijn 74 naar Veendam en daar overstappen op trein of lijn 171. Ter illustratie: een overstap van 74 op 171 betekent een reistijdtoename van 5 minuten.
- Bareveld: Lijn 310 stopt niet bij de huidige halte van lijn 110 te Bareveld; dat zou het sneldienstkarakter van 310 teveel aantasten. Voor 8 reizigers per dag met bestemming Gieten/Assen is het alternatief met lijn 74 naar de halte van 310 te Wildervank-Noord te reizen of per fiets (4 km). De reistijd neemt circa 15 minuten toe. Er wordt onderzocht of er in het huidige voorstel alsnog voor Qliner 310 een halte in of nabij Bareveld kan worden toegevoegd*.
- Wildervank: lijn 310 rijdt niet door Wildervank (de huidige lijn 110 wel). 24 reizigers met bestemming Gieten/Assen krijgen daardoor te maken met langer voortransport (fiets of via lijn 74) naar de halte Wildervank-Noord van lijn 310. De helft van de reizigers woont binnen een straal van 2 km van deze halte; de maximale toename in halteafstand bedraagt circa 3,5 km.
- De Hilte: Lijn 310 stopt niet bij halte De Hilte (lijn 110 wel) vanwege het sneldienstkarakter en het ontbreken van infrastructuur om eenvoudig te halteren mogelijk te maken. Voor reizigers per dag met bestemming Veendam is de vervangende halte die van lijn 74 te Bareveld (toename circa 2 km). 16 reiziger hebben bestemming Gieten/Assen; buurtbus 505 rijdt beperkt op het traject De Hilte-Gieten. De (fiets-) afstand naar Gieten bedraagt circa 5 tot 7 km. . Er wordt onderzocht of er in het huidige voorstel alsnog voor Qliner 310 een halte nabij De Hilte kan worden toegevoegd*.
- Route lijn 171 Veendam. De ingekorte route betekent dat 3 haltes in Veendam-Zuid niet meer worden aangedaan door lijn 171. Hier stapt 7% van de reizigers in op lijn 171. Deze haltes blijven bediend door de lijnen 74 en 310. De halteafstand naar de alternatieve halte van lijn 171 neemt gemiddeld 400 meter toe (maximaal 700 meter).

**) Toelichting ten aanzien van halteren Bareveld en/of De Hilte:*
Van de aanleg van een halte aan de N33 te Bareveld ofwel een halte in Bareveld kunnen (circa 30) reizigers uit Wildervank-Zuid, De Hilte e.o. en Bareveld e.o. met bestemming Gieten/Assen profiteren. Een halte aan de N33 kost 2 minuten extra rijtijd en discomfort voor de reiziger omdat Qliner 310 dan van de N33 moet om te halteren.
De optie om ook De Hilte te bedienen (zoals huidig) zou betekenen dat een deel van de rijtijdwinst om via de N33 te rijden tussen Veendam en Bareveld teniet wordt gedaan.

Reizigers gevolgen	Zie bovenstaand
Dienstregeling kosten	T.o.v. de huidige kosten voor de lijnen 74 en 171 en t.o.v. de kosten voor lijn 310 als opgenomen in de aanbesteding is deze wijziging kostenneutraal. *Bij toevoegen bediening Bareveld en/of De Hilte met Qliner 310 zijn de globale extra kosten 140.000 euro.*

Bus 27 Stadskanaal – Zernike wordt lijn 107
Op verzoek van de Consumentenplatforms wordt lijn 27 vernummerd in lijn 107. De dienstregeling van lijn 107 blijft ongewijzigd.

Bus 42 Vlagtwedde – Ter Apel meer inzet grote bus
In de ochtendspits worden nu enkele ritten gereden met een midibus. Deze ritten gaan per dienstregeling 2020 rijden met een grote bus en vanaf Ter Apel doorrijden op bestaande ritten met grote bus naar Emmen.

Reizigers gevolgen	Meer rechtstreekse reismogelijkheden tussen Vlagtwedde en Emmen in de ochtendspits en meer capaciteit tussen Vlagtwedde en Ter Apel.
Dienstregeling kosten	40.000 euro.

Bus 673 Mussel-Stadskanaal
Lijn 673 bestaat uit één ochtendspitsrit met een grote bus voor scholieren die vanaf Stadskanaal doorreizen naar Groningen. Er maken 3 scholieren gebruik van. Het voorstel is deze lijn op te heffen.

Reizigers gevolgen	Scholieren hebben als alternatief fietsen naar Musselkanaal of Stadskanaal om daar op de bus te stappen.
Dienstregeling kosten	Besparing 5.000 euro

Noord-Drenthe

Noord Drenthe		€ 303.000	€ 228.000	€ 75.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Stadsdienst Assen	Gaat alle ritten rijden met elektrische bus	€ 45.000	€ -	€ 45.000
26 Assen - Zernike	Krijgt extra halte bij Tynaarlo en wordt lijn 109	€ 43.000	€ -	€ 43.000
44 Hoogezand - Vries	Vervallen, mogelijk gedeeltelijk omzet naar buurtbus	€ 50.000	€ 228.000	€ -178.000
50 Assen - Groningen	Spitsritten allen naar station Assen, zondagmorgen twee uur eerder starten	€ 27.000	€ -	€ 27.000
51 Assen - Annen	Midi ritten naar standaard bus	€ 20.000	€ -	€ 20.000
83 Leek - Assen	Toevoegen ochtendspitsritten, midiritten vakantieperiodes naar grote bus	€ 79.000	€ -	€ 79.000
Qliner 300 Emmen - Groningen	Wordt sneller en krijgt meer zitplaatsen in de spits	€ 39.000	€ -	€ 39.000
Qliner 309 Assen - Groningen	3 minuten sneller en extra ritten	€ -	€ -	€ -
Qliner 312 Stadskanaal - Groningen	Sneller door inzet 100-km bussen	€ -	€ -	€ -
Nachtbuslijnen	N.n.b.			

Stadsbus 1 Assen gaat alle ritten rijden met elektrische bus

Lijn 1 van Marsdijk via Centrum, Station en Ziekenhuis naar TT-circuit gaat alle ritten rijden met elektrische bussen. De dienstregeling van lijn 1 blijft ongewijzigd.

Reizigers gevolgen	Geen
Dienstregeling kosten	45.000 euro

Spitsbus 26 Assen – Zernike krijgt extra halte bij Tynaarlo en wordt lijn 109

Sinds september 2017 rijdt lijn 26 van Assen naar Groningen Zernike. Sinds april rijdt lijn 26 in de ochtendspits elk kwartier. Afgelopen jaar is het gebruik van lijn 26 verdrievoudigd.

Op verzoek van de gemeente Tynaarlo krijgt lijn 26 als proef een extra halte bij de oprit aan de A28 Tynaarlo. De gemeente Tynaarlo legt hiervoor tijdelijke haltes aan. Om reizigers met bestemming Tynaarlo ook de mogelijkheid te geven in de zomervakantie te reizen, zullen ook enkele ritten in de zomervakantie gaan rijden.

Lijn 26 krijgt mede op verzoek van het Consumentenplatform een nieuw lijnnummer: lijn 109. Hiermee blijft in Drenthe nog 1 lijnnummer 26 rijden (in plaats van nu 2 buslijnen met hetzelfde lijnnummer).

Reizigers gevolgen	Door de stop in Tynaarlo krijgen reizigers van/naar Tynaarlo betere reismogelijkheden van/naar Assen en Groningen. Deze extra stop zorgt voor een extra reistijd van 1 tot 2 minuten voor reizigers van Assen naar Groningen. In de zomervakantie ontstaan enkele nieuwe reismogelijkheden omdat deze lijn ook in de zomervakantie gaat rijden.
Dienstregeling kosten	43.000 euro

Spitsbus 44 Harkstede – Vries vervallen

Buslijn 44 van Harkstede via Hoogezand en Zuidlaren naar Vries komt te vervallen. De gemiddelde telpuntbezetting van deze lijn is 0,95 persoon. Stadsbus Hoogezand heeft aangegeven routedeel Harkstede – Hoogezand op te nemen in haar route. Voor het trajectdeel Vries – Zuidlaren – Hoogezand wordt met de hubtaxi een vervoervoorziening geboden. Samen met de gemeente Tynaarlo bezien we of er vanuit de samenleving wensen en mogelijkheden bestaan om een buurtbus op te starten tussen bijvoorbeeld Vries, Zuidlaren en Hoogezand.

Reizigers gevolgen	Reizigers met lijn 44 tussen Harkstede en Hoogezand kunnen gebruik gaan maken van stadsbus Hoogezand. Reizigers tussen Hoogezand, Zuidlaren en Vries kunnen gebruik maken van de hubtaxi en onderzocht wordt of het mogelijk is om een buurtbus op te starten.

Dienstregeling kosten	228.000 euro besparing op lijn 44. Reservering van 50.000 euro voor het eventueel opstarten van een buurtbus Hoogezand – Zuidlaren – Vries.

Bus 50 Assen – Vries – Groningen krijgt extra ritten

In de middagspits eindigen enkele spitsritten vanuit Groningen bij de M.L. Kingweg in Assen. Deze ritten willen we, net als alle andere ritten, door laten rijden naar het station. De extra ochtendspitsritten van Groningen Hoofdstation naar Haren zullen gaan rijden als lijn 51. Hiermee komen deze spitsritten ook langs de scholen in Haren.

Op zondagmorgen zal lijn 50 twee uur eerder starten met rijden. Eerste aankomstmogelijkheid in Groningen wordt hiermee 8:08 i.p.v. 10:08 en in Assen om 9:08 i.p.v. 11:08 uur.

Reizigers gevolgen	Meer spitsritten van Groningen doorgaand naar station Assen. Zondagmorgen twee uur eerder een bus t.o.v. de huidige situatie.
Dienstregeling kosten	27.000 euro (doorrijden spitsritten naar station Assen en twee extra ritten op zondag)

Bus 51 Assen – Zuidlaren – Groningen daluren naar grote bus

Op werkdagen buiten vakantieperiodes rijdt in de daluren een midibus op lijn 51. Deze ritten zullen gaan rijden met een grote bus.

Reizigers gevolgen	Geen
Dienstregeling kosten	20.000 euro

Bus 83 Leek – Roden – Assen vaker in de ochtendspits

Het aantal reizigers met lijn 83 is in 2018 met 21 procent toegenomen. Met name in de ochtendspits zijn de bussen van/naar de scholen in Assen hierdoor vol geworden. We onderzoeken mogelijkheden om de capaciteit in de ochtendspits te vergroten.

In vakantieperiodes gaan de ritten die nu rijden met een midibus gereden worden met een grote bus.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden in de ochtendspits.
Dienstregeling kosten	79.000 euro

Qliner 300 Emmen – Groningen wordt sneller en krijgt meer zitplaatsen in de spits

Alle Qlinerbussen in Groningen en Drenthe rijden per nieuwe dienstregeling maximaal 100 kilometer per uur i.p.v. in de huidige situatie 80 kilometer per uur. Tussen Emmen en Groningen levert dit een reistijdwinst op van 1 tot 2 minuten per rit. Door de inzet van deze bussen dienen alle passagiers een zitplaats te hebben. Om voldoende zitplaatscapaciteit te kunnen bieden gaan meer ritten met een dubbeldekker rijden en wordt de 10-minutenfrequentie uitgebreid tot 9 uur met vertrek uit Emmen.

Overeenkomstig de aanbesteding krijgt Qliner 300 op alle vakantiedagen een eenduidige dienstregeling van overdag elk kwartier een bus. Tot op heden werd in de zomervakantie alleen in de spits elk kwartier gereden. Voor de zondagavonden wordt nog een nadere afweging gemaakt of een halfuurdienst met dubbeldekkers wordt geboden of een kwartierdienst met 15-meterbussen.

Reizigers gevolgen	1 tot 2 minuten sneller tussen Emmen en Groningen. Alle vakantieperiode elk kwartier een bus.
Dienstregeling kosten	39.000 euro voor inzet extra spitsritten. 300.000 euro extra inzet dubbeldekkers (lijn 300 en 312 samen). Aanpassing rijtijden en vakantiedienstregeling en zondagavond al verwerkt in bestek.

Qliner 309 Assen – Groningen 3 minuten sneller en extra ritten

Alle Qlinerbussen in Groningen en Drenthe rijden per nieuwe dienstregeling maximaal 100 kilometer per uur i.p.v. in de huidige situatie 80 kilometer per uur. Tussen Assen en Groningen levert dit een reistijdwinst op van 3 minuten per rit. Door de inzet van deze bussen dienen alle passagiers een zitplaats te hebben. Om voldoende zitplaatscapaciteit te kunnen bieden gaan meer ritten rijden in de ochtendspits

Overeenkomstig de aanbesteding krijgt Qliner 309 op alle vakantiedagen een eenduidige dienstregeling van overdag elk kwartier een bus. Tot op heden werd in de zomervakantie alleen in de spits elk kwartier gereden. In het weekend start Qliner 309 eerder met rijden.

Reizigers gevolgen	3 minuten sneller tussen Assen en Groningen. Alle vakantieperiode elk kwartier een bus.
Dienstregeling kosten	Aanpassing rijtijden en vakantiedienstregeling al verwerkt in bestek.

Qliner 312 Stadskanaal – Groningen sneller

Alle Qlinerbussen in Groningen en Drenthe rijden per nieuwe dienstregeling maximaal 100 kilometer per uur i.p.v. in de huidige situatie 80 kilometer per uur. Tussen Stadskanaal en Groningen levert dit een reistijdwinst op van 1 tot 2 minuten per rit. Door de inzet van deze bussen dienen alle passagiers een zitplaats te hebben. Om voldoende zitplaatscapaciteit te kunnen bieden gaan enkele spitsritten met een dubbeldekker rijden.

Overeenkomstig de aanbesteding krijgt Qliner 312 op alle vakantiedagen een zelfde dienstregeling van elk half uur een bus met enkele extra ritten. Op zondag rijden thans alle ritten tussen Stadskanaal en Gieten aansluitend op Qliner 300 van/naar Groningen. Overeenkomstig het bestek is het voorstel op zondagavond de ritten van Qliner 312 doorgaand van/naar Groningen te laten rijden.

Reizigers gevolgen	1 minuut snellere reistijd tussen Gieten en Groningen.
Dienstregeling kosten	Aanpassing rijtijden, zomervakantie en zondagavond al verwerkt in bestek.

Nachtbus

Mogelijk worden nog wijzigingen doorgevoerd in de routes en vertrektijden van nachtbuslijnen, aansluitend op de vraag.

Zuidoost-Drenthe

Zuidoost Drenthe		€ 157.000	€ 113.000	€ 44.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Stadsdienst Emmen	Elke zondagmiddag halfuurdienst i.p.v. alleen op koopzondagen	€ 59.000	€ -	€ 59.000
Q-link 12 Emmen - Klazienaveen	Zaterdag en koopzondag van 2 naar 1 keer per uur	€ -	€ 59.000	€ -59.000
21 Emmen - Assen	Aanpassing avondbediening	€ 6.000	€ -	€ 6.000
22 Zweeloo - Assen	Midi ritten zaterdag naar standaard bus	€ 13.000	€ -	€ 13.000
25 Zweeloo - Coevorden	Route door Oosterhesselen indien Plopsa bediening kan vervallen	€ -	€ -	€ -
26 Emmen - Coevorden	Vervallen op zondag	€ -	€ 16.000	€ -16.000
27 Emmen - Hoogeveen	Halfuurdienst in middag tussen herfst- en meivakantie	€ 59.000	€ 21.000	€ 38.000
44 Emmen - Schoonebeek	Spitsritten middag alleen nog van herfst- tot meivakantie	€ -	€ 17.000	€ -17.000
59 Emmen - Gieten	Retourrit vanuit Emmen 18:36 van klein naar groot	€ 20.000	€ -	€ 20.000

Stadsdienst Emmen elektrisch en elke zondagmiddag een halfuurdienst

Alle ritten van de stadsbus Emmen zullen gereden gaan worden met nieuwe elektrische bussen. Deze bussen zullen bijladen op het station van Emmen. Dit zal gebeuren na een rit op bus 3 vanaf Rietlanden. Na het laden zal de bus starten als bus 1 naar Emmerhout – Angelslo, bus 4 Bargeres, bus 2 naar Angelslo – Emmerhout om als bus 3 via Rietlanden op het station te arriveren. Doorgaande reizigers van bus 3 (Rietlanden – Centrum) naar bus 1 (Emmerhout) zullen dan ook moeten gaan overstappen op het station.

Op zondagen wordt op dit moment alleen op dertien koopzondagen een halfuurdienst in de middag geboden. Omdat buiten de koopzondagen het bezoek aan het centrum op zondagen toeneemt komen wij hiermee aan een reële vraag tegemoet.

Reizigers gevolgen	Reizigers hebben de zekerheid dat ze elke zondagmiddag over een halfuurdienst kunnen beschikken en de bussen voldoende capaciteit bieden. Reizigers van Rietlanden/Centrum naar Emmerhout – Angelslo zullen op station Emmen moeten gaan overstappen.
Dienstregeling kosten	59.000 euro

Q-link 12 Klazienaveen-Emmen op zaterdag en koopzondag lagere frequentie

In tegenstelling tot het gebruik van de Emmer stadslijnen blijft het gebruik van Q-link 12 op zaterdag en koopzondag achter bij de verwachting. Het voorstel is de frequentie terug te brengen naar een keer per uur.

Reizigers gevolgen	Reizigers uit Klazienaveen krijgen op zaterdag en koopzondag te maken met frequentiedaling van 2 naar 1 keer per uur.
Dienstregeling kosten	Besparing 59.000 euro

Bus 21 Emmen – Assen aanpassing avondbediening

Het Consumentenplatform Drenthe heeft de wens geuit om latere reismogelijkheden te verwezenlijken op lijn 21 Emmen – Assen. Daarom stellen we voor de ritten te schuiven, zodat een dagdekkende bediening ontstaat. Als gevolg hiervan wordt in de avonduren één keer per twee uur gereden. Om de nieuwe laatste rit vanuit Emmen op weekdagen te kunnen bekostigen, vervalt op zondagen een viertal weinig gebruikte ritten, waarbij de bedieningsperiode zoveel mogelijk intact blijft. In de avonduren en op zondag wijzigen bovendien de vertrek(patroon)tijden: vanuit Emmen wordt 10 minuten eerder vertrokken, om 21 over het hele uur. Zo ontstaat er een goede aansluiting vanaf de sneltrein uit Zwolle. Onderzocht wordt of vertrek uit Emmen om :21 en uit Assen om :01 ook overdag haalbaar is.

Reizigers gevolgen	Lijn 21 sluit beter aan op de trein en andere buslijnen en gaat ’s avonds later rijden.
Dienstregeling kosten	Meerkosten 6.000 euro

Bus 22 Zweeloo-Assen op zaterdag midiritten naar grote bus
De midibussen op deze verbinding die op zaterdagmiddag worden ingezet gaan rijden met een grote bus.

Reizigers gevolgen	geen
Dienstregeling kosten	13.000 euro

Bus 25 Coevorden-Zweeloo route door Oosterhesselen en vervallen halte Plopsaland
Naar aanleiding van een motie van de gemeente Coevorden wordt op dit moment in overleg met de gemeente Coevorden onderzocht of lijn 25 deels weer via Oosterhesselen kan rijden. Dit kan alleen als halte Plopsaland vervalt. Deze halte telt op jaarbasis 60 instappers.

Bus 26 Emmen-Coevorden op zondag vervallen
Op zondag rijden er vier ritten op lijn 26. Het gebruik is gemiddeld 1 persoon per rit. Voorstel is dan ook deze ritten te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	Ongeveer 5 reizigers moeten op zondag omzien naar een alternatief, bijvoorbeeld de hubtaxi.
Dienstregeling kosten	Besparing 16.000 euro

Bus 27 Emmen-Hoogeveen middagspits van herfst- tot meivakantie twee keer per uur
In de drukste periode van het jaar zal lijn 27 ook in de middagspits elk half uur gaan rijden tussen Emmen en Hoogeveen. In de ochtendspits wordt op alle werkdagen buiten vakanties al een halfuurdienst gereden.

Reizigers gevolgen	Met een halfuurdienst kan beter worden aangesloten op school- en werktijden.
Dienstregeling kosten	38.000 euro (extra businzet minus vervallen versterkingsbussen)

Bus 44 Emmen-Schoonebeek twee keer per uur middag alleen nog tussen herfst en mei
Lijn 44 rijdt in de huidige situatie in zowel de ochtend- als middagspits op alle werkdagen buiten vakanties een halfuurdienst. Tussen de mei- en herfstvakantie is het gebruik ’s middags beperkt dat een halfuurdienst niet nodig is. In deze periode zal dan ook een uurdienst geboden gaan worden.

Reizigers gevolgen	Minder reismogelijkheden in de middagspits van mei- tot herfstvakantie.
Dienstregeling kosten	Besparing 17.000 euro

Bus 59 Emmen -Gieten retourrit 18.36 uur van klein naar groot
Op werkdagen zal de rit uit Emmen om 18:36 en vanuit Gieten om 19:32 uur voortaan met een grote bus gaan rijden i.p.v. de 8-persoonsbus.

Reizigers gevolgen	Tot later op de avond wordt meer capaciteit geboden.
Dienstregeling kosten	20.000 euro

Bus 126 Nieuw Schoonebeek-Emmen aangepaste route
Deze scholierenlijn rijdt nu op het routedeel Klazienaveen en Emmen via de provinciale weg. Door de route te verplaatsen naar de parallelroute via Nieuw Dordrecht en Barger-Oosterveld wordt het bedieningsgebied van lijn 126 uitgebreid.

Reizigers gevolgen	Meer inwoners kunnen rechtstreeks gebruik maken van lijn 126
Dienstregeling kosten	neutraal

Zuidwest-Drenthe

Zuidwest Drenthe		€ 150.000	€ -	€ 150.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
20 en 35	Diever, Dieverbrug en Dwingeloo met buslijnen 20 en 28 anders verbonden	€ 150.000	€ -	€ 150.000
31/131 Ommen - Hoogeveen	Lijnen samengevoegd tot lijn 31, Balkbrug - Ommen aanpassing inzet.			€ -
32 Hoogeveen - Meppel	Gaat vaker rijden			€ -
Treinaansluitingen	Aanpassen vertrektijden voor betere treinaansluitingen lijnen 31,32,34 en 39	€ -	€ -	€ -

Diever, Dieverbrug en Dwingeloo anders verbonden
Lijn 20 verbindt Assen met onder andere Diever, Dieverbrug, Dwingeloo en Meppel. Op deze lijn is sprake van een zogeheten 'vervoerbreuk': het overgrote gedeelte van de reizigers reist van Dwingeloo, Dieverbrug of Diever naar Assen óf Meppel. Het aandeel reizigers dat vanuit Assen of Meppel verder reist dan deze dorpen is zeer beperkt.
Al jaren rijdt lijn 20 in beide richtingen een 'rondje' door Dwingeloo en Diever en wordt op busstation Dieverbrug altijd een overstap geboden in beide richtingen voor beide dorpen. Dit is voor de bus niet efficiënt. Daarom is in het afgelopen jaar onderzoek gedaan hoe dit kan worden verbeterd. Het strekken van de lijn en het niet meer aandoen van Diever en Dwingeloo is geen optie aangezien een groot deel van de reizigers in deze dorpen in- of uitstapt. Daarom is een efficiëntere lijnvoering ontwikkeld en wordt toegewerkt naar de met de provincies afgesproken basisuurverbindingen. Deze worden nu (nog) niet geboden door de anderhalfuursdienst op lijn 20. Met de ontwikkeling van het nieuwe plan is daar op veel momenten ruimte voor gecreëerd.

Naast lijn 20 rijdt momenteel ook lijn 35 (Beilen – Steenwijk) tussen Dwingeloo, Dieverbrug en Diever. Daarmee wordt het gedeelte Dwingeloo – Diever overbediend.

Het voorstel is daarom om **twee nieuwe lijnen** te rijden:
- Lijn 20: Assen – Smilde – Dieverbrug – Dwingeloo – Vledder – Steenwijk
- Lijn 28: Beilen – Wijster – Spier – Dwingeloo – Dieverbrug – Havelte – Meppel.

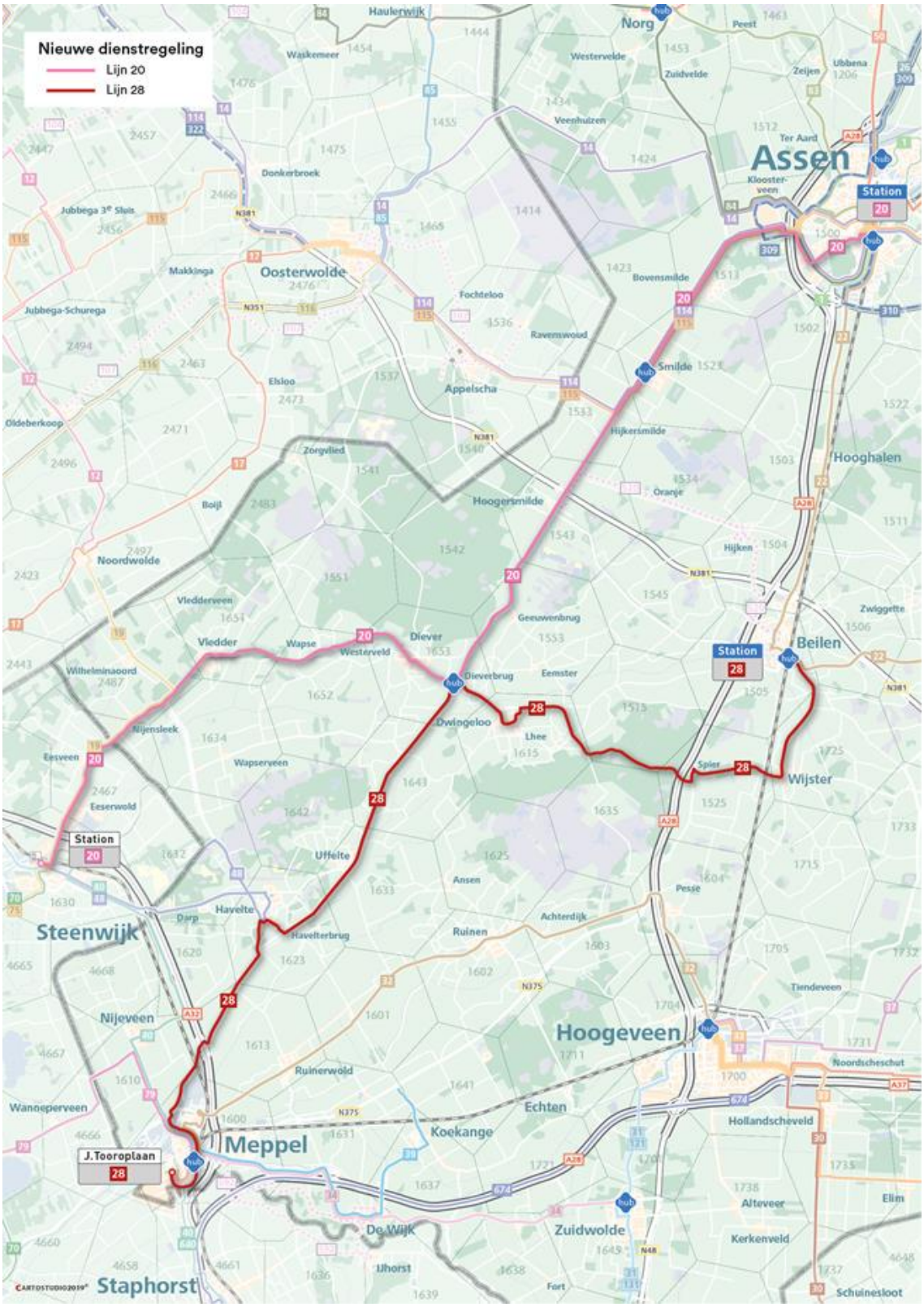
Doordat de dienstregeling anders is ingericht ontstaat er de mogelijkheid om Wijster weer te bedienen.

Het trajectdeel Diever – Steenwijk blijft in de spits elk uur bediend en gaat met een grote bus rijden. In de daluren gaat hier eens per twee uur een bus rijden. De eerste rit van lijn 20 van Dieverbrug naar Assen komt te vervallen, het gemiddelde gebruik is 1,5 persoon.

De treinaansluitingen verbeteren:
- De nieuwe lijn 28 sluit in Meppel aan op de Intercity van en naar Zwolle en de Randstad. De overstaptijd varieert van 5 tot 9 minuten. Op dit moment is de overstaptijd, komende vanuit de Randstad, in de avonduren bijvoorbeeld nog 26 minuten.
- In Assen ontstaat een goede aansluiting tussen de Intercity's van/naar de Randstad en lijn 20 van 5 tot 9 minuten, richting Groningen wordt aangesloten op de (spits)sprinter.
- In Steenwijk sluit lijn 20 goed (5 minuten) aan op de Intercity van/naar Zwolle en verder, richting Leeuwarden wordt er krap (3 minuten) op de Intercity en ruim (9 minuten) op de Sprinter aangesloten.
- Lijn 28 sluit, op voorwaarde van voldoende perroncapaciteit in Beilen, aan op lijn 22 richting Zweeloo en Assen.

De laatste bus vanuit Meppel naar Dieverbrug en Dwingeloo (en met overstap naar Diever) gaat van maandag tot en met zaterdag ruim een uur later vertrekken, waardoor er latere

reismogelijkheden vanuit de Randstad en Zwolle ontstaan. De laatste vertrekmogelijkheid uit Utrecht wordt 22:48 uur (nu: 21:19 uur), uit Zwolle 23:48 uur (nu: 22:24 uur).



Voordelen

- Eenduidige lijnvoering: vanuit Dwingeloo rijdt de bus altijd naar Meppel en terug, vanuit Diever altijd naar Assen en terug. Reizigers tussen Dwingeloo en Meppel hoeven in beide richtingen niet meer over te stappen, datzelfde geldt voor reizigers tussen Diever en Assen.
- De treinaansluitingen in Meppel en Steenwijk verbeteren.
- In de avonduren en gedurende de gehele zaterdag ontstaat tot 22:45 uur een uurdienst, in plaats van de huidige anderhalfuurdienst. Bovendien wordt er van maandag tot en met zaterdag een extra late rit toegevoegd uit Meppel om 0:11 uur, waardoor de laatste vertrekmogelijkheid vanuit Zwolle en de Randstad anderhalf uur later wordt dan nu het geval is.
- Wijster wordt weer bediend door de bus.

Nadelen

- Reizigers van Diever naar Meppel en van Dwingeloo naar Assen moeten voortaan altijd overstappen, in plaats van slechts in één richting.
- 2 tot 3 reizigers per dag van Diever naar Beilen moeten voortaan overstappen en krijgen in de middagspits een langere reistijd van ongeveer een kwartier. Buiten de spitsuren vervalt deze reismogelijkheid.
- 2 tot 3 reizigers per dag van Dwingeloo naar Steenwijk moeten voortaan overstappen en krijgen in de spits een langere reistijd van ongeveer een kwartier. Buiten de spitsuren vervalt deze reismogelijkheid.
- De route door Lhee vervalt. In overleg met de provincie Drenthe is het voornemen aan de provinciale weg een vervangende halte te realiseren. In Lhee stappen 5 tot 10 reizigers per dag in.
- Als gevolg van het doortrekken van de lijnen naar Steenwijk en Beilen, moet in twee richtingen door zowel Diever als Dwingeloo worden gereden. Hiervoor moeten in Diever en Dwingeloo op bepaalde plekken nieuwe haltes worden aangelegd, aangezien tot op heden een lusroute in één richting werd gereden.
- De relatief kleine groep reizigers die op lijn 20 ‘over Dieverbrug’ (bijvoorbeeld van Meppel naar Geeuwenbrug) heen reizen moeten voortaan in Dieverbrug overstappen en 11 tot 13 minuten wachten. De reistijd neemt echter niet toe: in de huidige situatie rijdt de bus in deze tijd een rondje door Diever c.q. Dwingeloo.
- Indien gekozen wordt voor de route door Wijster verliezen Smalbroek (in januari 2019 geen incheckers) en enkele haltes binnen Beilen (5 incheckers per werkdag, op fietsafstand van het station) hun bus.

Reizigers gevolgen	Voor het overgrote deel van de reizigers wordt de bediening verbeterd door de toegenomen frequentie en uitgebreide bedieningsperiode conform de basisverbindingen van de provincie. Ongeveer de helft van de reizigers hoeft niet meer over te stappen, de andere helft moet zowel heen als terug in plaats van in één richting over te stappen.
Dienstregeling kosten	150.000 euro

Bus 31/131 Hoogeveen – Balkbrug – Ommen aangepast
Gezien het geringe gebruik van lijn 31 tussen Balkbrug en Ommen is het voorstel om op de momenten dat het niet nodig is de ritten met een grote bus te vervangen voor ritten met een 8-persoonsbus. De bediening blijft hetzelfde, de capaciteit neemt af. Dat levert op de meeste momenten van de dag een 'knip' op, waarbij het beperkte aantal reizigers dat 'over' Balkbrug reist met lijn 31 een extra overstap krijgen. Op zaterdag wordt tussen Ommen en Zuidwolde met een 8 persoonsbus gereden, tussen Zuidwolde en Hoogeveen blijft een grote bus rijden.
Lijn 131 zal voortaan op de hele route dezelfde route als lijn 31 gaan rijden.

Reizigers gevolgen	Enkele reizigers dienen, buiten de spits, in Balkbrug over te stappen op het andere deel van lijn 31. Voor alle reizigers tussen Balkbrug en Hoogeveen verbetert het product doordat de ritten van lijn 131 overgenomen worden door lijn 31. Het product wordt simpeler en aantrekkelijker.
Dienstregeling kosten	De toename aan kosten valt binnen de 150.000 aan extra kosten voor heel Zuidwest-Drenthe.

Lijn 32 Hoogeveen – Ruinerwold – Meppel vaker in avonduren
Door met ritten te schuiven worden latere reismogelijkheden vanuit Zwolle richting Ruinerwold en Ruinen geboden. Voortaan wordt in de avonduren een twee-uurdienst gereden in plaats van een anderhalfuurdienst. De laatste rit van Hoogeveen naar Meppel wordt, alleen op werkdagen, juist een kwartier vervroegd. Reizigers van bijvoorbeeld Groningen naar Ruinerwold hebben via Hoogeveen echter een uur later een reismogelijkheid dan nu het geval is, door via Meppel te reizen. In het weekend worden enkele ritten toegevoegd, zodat in de avonduren een soortgelijk product als doordeweeks wordt geboden. Ook wordt op zowel zaterdag als zondag één extra vroege rit toegevoegd.

Reizigers gevolgen	Toename reismogelijkheden
Dienstregeling kosten	De toename aan kosten valt binnen de 150.000 aan extra kosten voor heel Zuidwest-Drenthe.

Verbeteren aansluitingen buslijnen 31, 32, 34 en 39
Per dienstregeling 2020 willen we de aansluitingen tussen bussen onderling en op de trein verbeteren. Onderstaand zijn de wijzigingen opgenomen om deze verbeteringen te kunnen doorvoeren.

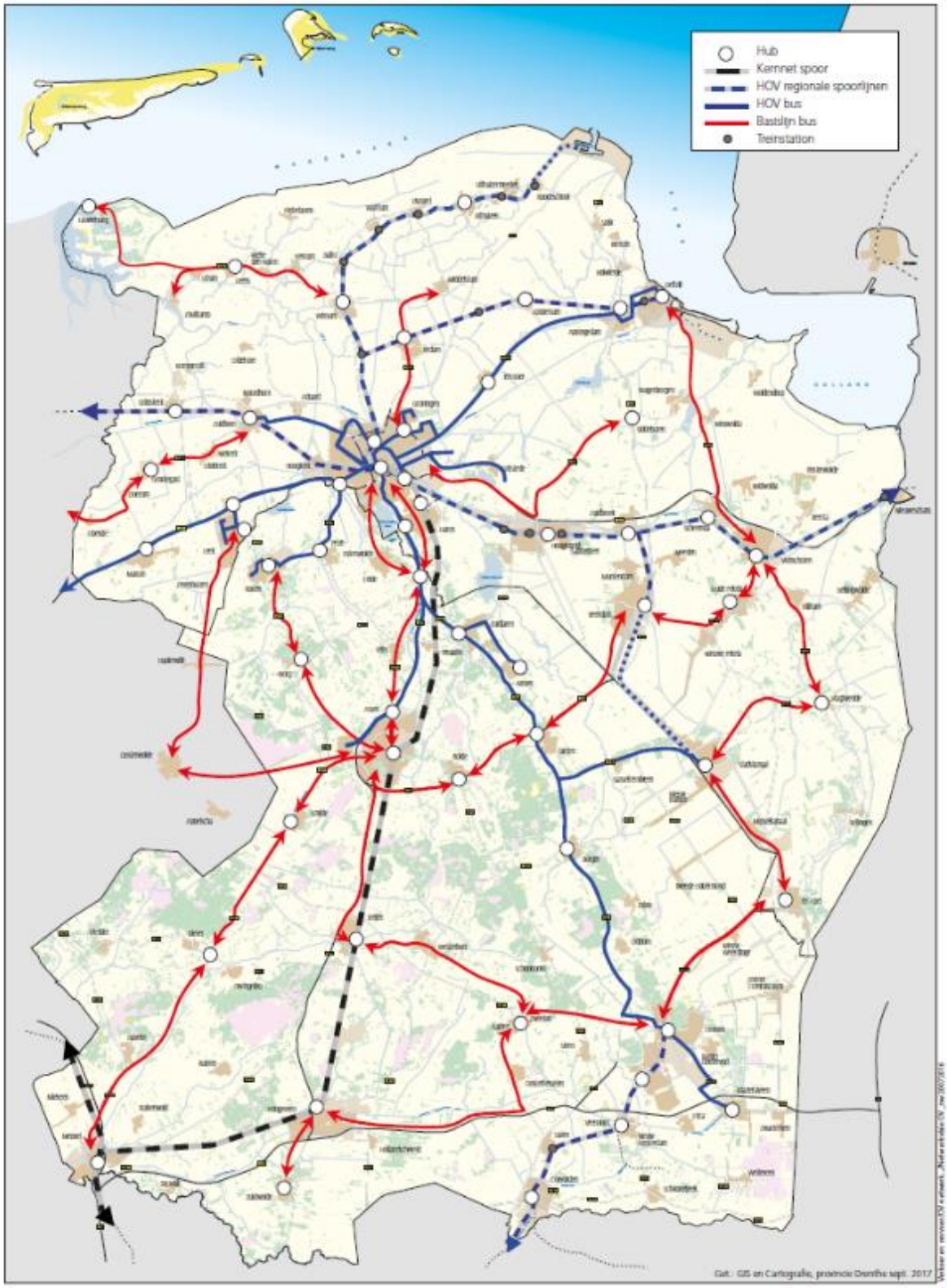
Lijn 31 en 34 in de avonduren en op zondag
Dit jaar zijn de aansluitingen op deze lijnen op het verzoek van de Consumentenplatforms reeds verbeterd. We verbeteren de aansluitingen verder door het vertrektijdenpatroon precies een half uur te schuiven. Hierdoor sluit lijn 31 op zondagochtend, wanneer er slechts één Sprinter per uur tussen Groningen en Zwolle rijdt, voortaan aan op de treinen richting Groningen. Hierdoor vertrekken eerste en laatste ritten tot een half uur eerder of later.

Aansluitingen in Balkbrug en Hoogeveen
Vanuit Zuidwolde wordt in Balkbrug vanaf volgend jaar aangesloten op lijn 83 (sneldienst) van en naar Zwolle. In de huidige dienstregeling is deze overstap 's ochtends erg krap en 's middags juist erg ruim. Op de meeste momenten wordt voor reizigers richting de Zwolse Hessenpoort en Oosterenk ook aangesloten op lijn 29. Het basispatroon van lijn 31 blijft halverwege de dag verspringen om deze aansluiting, evenals de aansluiting in Hoogeveen van/naar de trein naar Groningen, zo goed mogelijk te maken. Omdat lijn 29 op zaterdag een kwartier verschoven rijdt ten opzichte van de dienstregeling doordeweeks, schuift lijn 31 mee. De overstap op de trein naar Groningen in Hoogeveen bedraagt dan in beide richtingen ongeveer een kwartier. Op zaterdag wordt in Hoogeveen bovendien ook een korte overstap op de trein van/naar Zwolle geboden.

Aansluitingen in Meppel
De dienstregeling op lijn 34 Meppel – Zuidwolde wordt dusdanig ingericht dat in de ochtenduren in Meppel een goede aansluiting is op de IC naar Zwolle en in Zuidwolde op lijn 31 naar Hoogeveen. 's Middags wordt juist precies andersom aangesloten: vanuit Zwolle is een goede aansluiting naar Zuidwolde te Meppel, vanuit Hoogeveen kan te Zuidwolde worden overgestapt richting De Wijk. Op zaterdag sluit lijn 34 in Meppel goed aan op de Sprinter van/naar Zwolle en rijdt lijn 34 in Zuidwolde door als lijn 31 van/naar Hoogeveen.
Lijn 39 Koekange – Meppel vormt samen met lijn 34 een halfuurdienst tussen De Wijk en Meppel en kent te Meppel zodoende precies dezelfde aansluitingen als lijn 34.
De rijtijd van lijn 32 Hoogeveen – Meppel is net te lang om zowel in Meppel op de Intercity naar Zwolle aan te kunnen sluiten als in Hoogeveen op de trein uit Groningen. Lijn 32 wordt daarom zó in de dienstregeling opgenomen, dat zowel in Meppel als in Hoogeveen een overstaptijd van ongeveer een kwartier ontstaat. Reizigers die niet verder hoeven dan Zwolle hebben een iets kortere overstaptijd, omdat zij in Meppel ook gebruik kunnen maken van de Sprinter.

Reizigers gevolgen	Voor het overgrote deel van de reizigers wordt de bediening verbeterd door betere aansluitingen op de trein.
Dienstregeling kosten	Neutraal

Bijlage 1 Basisnetwerk OV Groningen Drenthe



Bijlage 2 Voorstel aanpassing naamgeving knooppunten

Treinstations		
Plaats	**Huidige naam**	**Voorstel nieuwe naam**
Appingedam	Station Appingedam	Appingedam, Station
Assen	Station Assen	Assen, Station
Bedum	Station Bedum	Bedum, Station
Beilen	Station Beilen	Beilen, Station
Coevorden	Station Coevorden	Coevorden, Station
Delfzijl	Station Delfzijl	Delfzijl, Station
Emmen	Station Emmen	Emmen, Station
Emmen	Emmen Zuid	Emmen, Station Zuid
Groningen	Station Europapark	Groningen, Station Europapark
Groningen	Hoofdstation	Groningen, Hoofdstation
Groningen	Station Noord	Groningen, Station Noord
Grijpskerk	Station Grijpskerk	Grijpskerk, Station
Haren	Station Haren	Haren, Station
Hoogeveen	Station Hoogeveen	Hoogeveen, Station
Hoogezand-Sappemeer	Station Hoogezand-Sappemeer	Hoogezand-Sappemeer, Station
Loppersum	Station Loppersum	Loppersum, Station
Meppel	Station Meppel	Meppel, Station
Nieuw Amsterdam	Nieuw Amsterdam	Nieuw Amsterdam, Station
Scheemda	Station Scheemda	Scheemda, Station
Steenwijk	Station Steenwijk	Steenwijk, Station
Uithuizen	Station Uithuizen	Uithuizen, Station
Veendam	Station Veendam	Veendam, Station
Winschoten	Station Winschoten	Winschoten, Station
Winsum	Station Winsum	Winsum, Station
Zuidbroek	Station Zuidbroek	Zuidbroek, Station
Zuidhorn	Station Zuidhorn	Zuidhorn, Station

Overige locaties		
Plaats	**Huidige naam**	**Voorstel plaatsnaam + nieuwe naam**
Annen	Markeweg	Annen, Centrum
Annen	N34	Annen, P+R Annen
Appingedam	Busstation	Appingedam, Busstation
Assen	M.L. Kingweg	Assen, Busstation Marsdijk
Borger	P+R / N34	Borger, P+R Borger
De Punt	Busstation	De Punt, Busstation
Dieverbrug	Busstation	Dieverbrug, Busstation
Emmen	Stadionplein/Meerdijk	Emmen, Stadion
Gieten	OV-knooppunt N33 / N34	Gieten, P+R Gieten
Groningen	P3 Boumaboulevard	Groningen, P+R Euroborg P3
Groningen	P+R Hoogkerk	Groningen, P+R Hoogkerk A7
Groningen	Kardinge	Groningen, P+R Kardinge
Groningen	P+R Reitdiep	Groningen, P+R Reitdiep
Groningen	P+R Meerstad	Groningen, P+R Meerstad
Groningen	Ruischerbrug	Groningen, Ruischerbrug
Grootegast	Hoofdstraat 109	Grootegast, Centrum
Haren	P+R Haren / A28	Haren, P+R Haren A28
Klazienaveen	Dordsebrug	Klazienaveen, Dordsebrug
Lauwersoog	Haven	Lauwersoog, Veerhaven
Leek	Centrum	Leek, Centrum
Leek	Midwolde/A7	Leek, P+R Leek A7
Leens	De Nije Nering	Leens, Centrum
Marum	Marum/A7	Marum, P+R Marum
Norg	Westeind	Norg, Westeind
Peize	Rondweg	Peize, P+R Peize
Pekela	Raadhuislaan	Pekela, Raadhuislaan
Roden	Busstation Roden	Roden, Centrum
Rolde	Rolde N33	Rolde, P+R Rolde
Siddeburen	Kerklaan	Siddeburen, Kerklaan
Smilde	Koop Bakkersdraai	Smilde, Centrum
Stadskanaal	Busstation Stadskanaal	Stadskanaal, Busstation
Ten Boer	Boltbrug	Ten Boer, Centrum
Ter Apel	Busstation Ter Apel	Ter Apel, Centrum
Vlagtwedde	Marke	Vlagtwedde, Marke
Zuidlaren	Westlaren/N34	Westlaren, P+R Westlaren
Zuidwolde (Dr)	Busstation Zuidwolde	Zuidwolde, Busstation
Zweeloo	Busstation Zweeloo	Zweeloo, Busstation